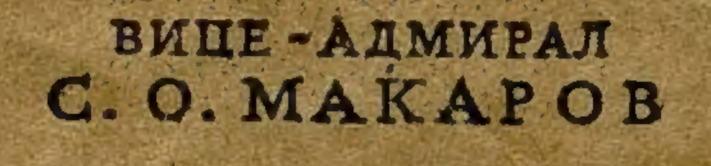
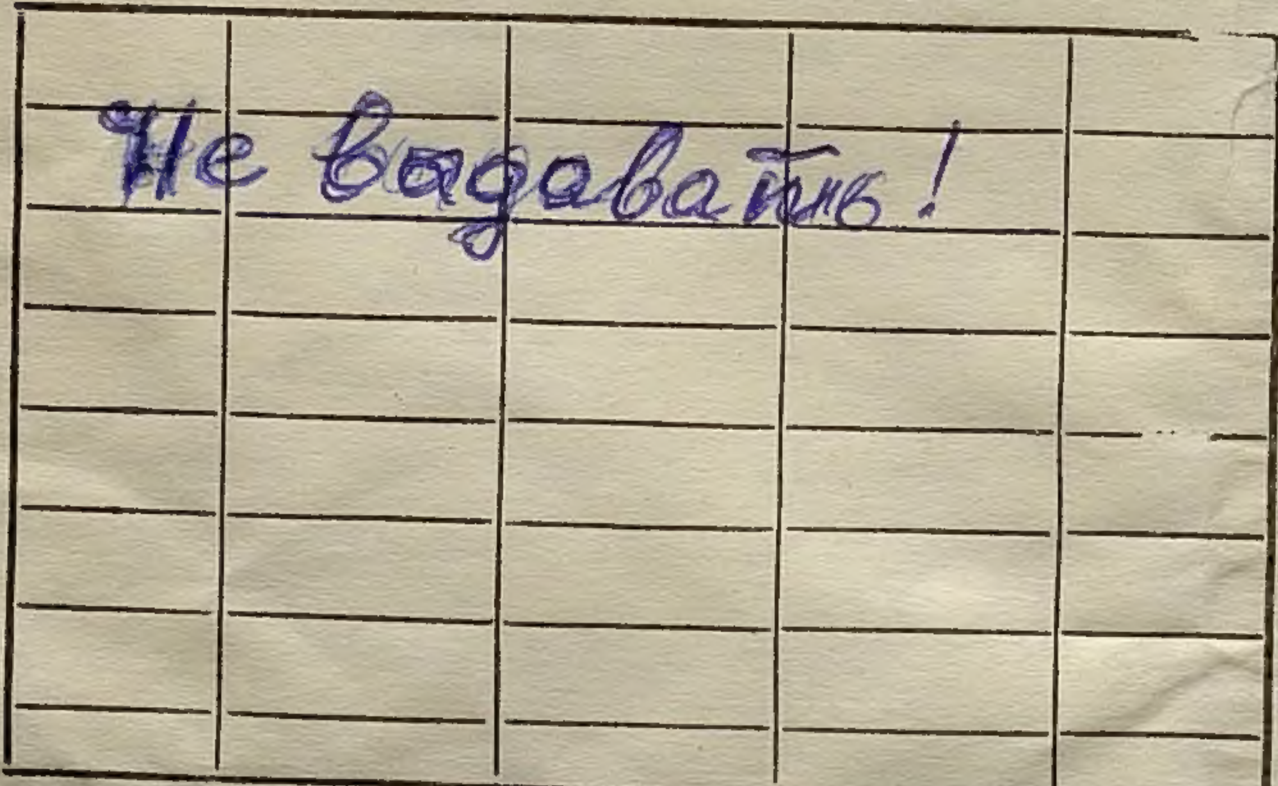
ВИЦЕ-АДМИРАЛ
С. О. МАКАРОВ



ВОПРОСЫ МОРСКОЙ ТАКТИКИ И ПОДГОТОВКИ ОФИЦЕРОВ



ВОЕНМОРИЗДАТ
1943



Вице-адмирал
С. О. МАКАРОВ

ВОПРОСЫ МОРСКОЙ ТАКТИКИ И ПОДГОТОВКИ ОФИЦЕРОВ



ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1943

В предлагаемой книге изложен материал, собранный из трудов вице-адмирала С. О. Макарова, затрагивающий основные вопросы морской тактики, кораблестроения, военно-морского оружия и вопросы образования и воспитания морских офицеров.

Читатель найдет в книге полезные мысли по вопросам военного воспитания и педагогики, о значении морального (нравственного) элемента и о влиянии его на исход морского боя. Книга рассчитана на офицерский состав Военно-Морского Флота.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Теория морского дела. Мы думаем, что это не будет несправедливостью по отношению к нашим товарищам по оружию сказать, что моряки никогда не были особенно склонны к изучению «теории» морского дела. Кораблево-

...науки име-
...я собствен-
...мен счита-
...вырабаты-
...нно так со-
...вырабаты-

...кто больше
...лища, счи-
...ки. Он го-
...бязанностей
...прохожде-
...аздо более
...йтенант, а
...рядок при-
...сохранения
...отношении он

был действительно бесподобен.

Замеченные опечатки

Стр.	Строка	Напечатано	Должно быть
105	Подпись под рис. 4	сардвяно	снаряда
187	12 св.	строки	строи
203	20 сн.	эксдренном	эскадренном
212	15 сн.	миноносек,	миноносок,

Зак. № 548.

Многие из моряков еще помнят то время, когда печатные руководства были весьма кратки и разные письменные заметки опытных адмиралов передавались из рук в руки и переписывались молодыми офицерами, желавшими изучить морское дело.

Г. Гласков в своей М о р с к о й с л у ж б е советует молодому гардемарину быть любознательным и обходиться вежливо с боцманами, ибо боцман скажет тогда: «этот молодой человек хочет научиться делу, надо помочь ему», и действительно покажет то, что молодой человек не сумел бы понять сам.

В предлагаемой книге изложен материал, собранный из трудов вице-адмирала С. О. Макарова, затрагивающий основные вопросы морской тактики, кораблестроения, военно-морского оружия и вопросы образования и воспитания морских офицеров.

Читатель найдет в книге полезные мысли по вопросам военного воспитания и педагогики, о значении морального (нравственного) элемента и о влиянии его на исход морского боя. Книга рассчитана на офицерский состав Военно-Морского Флота.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Теория морского дела. Мы думаем, что это не будет несправедливостью по отношению к нашим товарищам по оружию сказать, что моряки никогда не были особенно склонны к изучению «теории» морского дела. Кораблево-
ие, кораблестроение и другие специальные науки име-
воих исследователей теории; что же касается собствен-
орской специальности, то она с древних времен счита-
делом не теории, а практики, и все детали вырабаты-
сь исключительно практическим путем. Именно так со-
ось все парусное дело, где каждая деталь вырабаты-
ь ощупью, на основании жизненного опыта.
агодаря таким обычаям, знал больше тот, кто больше
ился в море, и офицер, вышедший из училища, счи-
ничего не знающим в деле морской практики. Он го-
лишь для исполнения самых ничтожных обязанностей
рабле и приобретал свои сведения по мере прохожде-
службы. Лейтенант, разумеется, был гораздо более
ц, чем мичман, капитан знал более, чем лейтенант, а
ал знал больше всех. Этот практический порядок при-
ения познаний был лучшим средством для сохранения
плины на флоте, и, собственно, в этом отношении он
был действительно бесподобен.

Многие из моряков еще помнят то время, когда печатные руководства были весьма кратки и разные письменные заметки опытных адмиралов передавались из рук в руки и переписывались молодыми офицерами, желавшими изучить морское дело.

Г. Гласков в своей М о р с к о й с л у ж б е советует молодому гардемарину быть любознательным и обходиться вежливо с боцманами, ибо боцман скажет тогда: «этот молодой человек хочет научиться делу, надо помочь ему», и действительно покажет то, что молодой человек не сумел бы понять сам.

Привычка разрабатывать все ощупью сохранилась у моряков и по сие время, так что и теперь еще можно встретить офицеров, которые, заказывая сделать что-нибудь, не хотят верить, что было бы лучше предварительно составить чертеж. Между моряками можно и по сие время встретить весьма опытных и заслуженных людей, которые считают, что морское дело не поддается теоретическим исследованиям и что надо все предоставлять опытности того, кому приходится работать на деле. Если собственно морское дело не имело своей теории, а считалось искусством, которое приобретается лишь практикой, то тем менее моряки склонны были изложить на бумаге теорию искусства войны на море.

2. *Тактика Госта.* Первый взял на себя это дело иезуит Павел Гост, сопровождавший адмирала Турвиля в его морских походах и сражениях. В 1697 г. Гост издал книгу Искусство военных флотов, или сочинение о морских эволюциях. В книге этой подробно разобраны строй и тактические приемы для одержания победы; в конце книги автор пишет: «Не почел я за нужное предписывать, как поступать при вооружениях флота, ни о припасах и военных амунициях, коими он снабжен быть должен; сие принадлежит для учрежденных для того особливых мест, которых старанию и попечению то вверено». Выписка эта показывает, что Гост, как человек ученый, считал бы полезным охватить в своей книге всю область военно-морского дела и не исполнил этого вероятно потому, что не хотел задеть чье-нибудь самолюбие. Сочинение Павла Госта переведено на все языки, и его полезно читать как образцовое классическое произведение. На русском языке эта книга составляет библиографическую редкость, и новое издание ее было бы чрезвычайно желательно; на английском языке оно недавно вышло пятым изданием. Замечательна участь перевода этой книги на русский язык. Первый перевод был сделан в царствование Петра Великого, но он нашел, что перевод «мрачен». В 1736 г. книга переводилась Мордвиновым, в 1747 г. — Волчковым, и только в 1764 г. книга Госта вышла в свет в переводе Голенищева-Кутузова. Такое замедление в переводе показывает, как мало значения придавали подобным книгам.

3. *Сознание необходимости высшего военно-морского образования.* Как относились к военно-морскому делу моряки во времена Павла Госта, так они продолжали относиться до не-

давних дней. Посторонние лица придавали научным занятиям больше значения; так, Ломоносов в своем рассуждении Точность морского пути в 1759 г. предлагал учредить морскую академию, что было исполнено лишь 68 лет спустя. Военные сухопутные люди давно уже признали необходимость высшего военного образования, и нет нации, в которой бы часть офицеров не проходила академии, где изучается военная история и высшая теория военного дела, тогда как во флоте такая академия отсутствовала.

Наша морская академия до недавнего времени давала ученых астрономов, корабельных инженеров и механиков, но в ней совершенно не преподавались ни военно-морская история, ни другие военно-морские науки. Первый пример в этом деле подали моряки Соединенных Штатов, у которых мысль открыть высшую военно-морскую школу возникла в 1884 г. Инициатором этого дела был адмирал Luce, с которым автор виделся весной 1896 г. Luce, в подтверждение своих доводов о необходимости военного воспитания для военных моряков, приводил в пример английских генералов Montagu и Blake, командовавших английским флотом. Он говорит, что не моряк с военным воспитанием был более способен к руководству военными действиями флота, чем собственно моряк, ничего не знавший в военной науке. Он прибавляет, что можно быть уверенным в величайших подвигах флота, когда к практическому обучению с малолетства всем деталям морской профессии присовокупят надлежащее обучение науке и искусству ведения войны. Представления адмирала Luce имели успех, и морская коллегия была открыта в Ньюпорте. Занятия ее описаны в статье генерал-майора Мертваго («Морской сборник», 1895 г., № 7).

4. Как американцы относятся к ученым изысканиям. Удивительные люди эти американцы! Кажется нет нации, где человек был бы более практичен, чем в Соединенных Штатах, и казалось бы, что именно там, в стране практиков, должно было сложиться предубеждение против теории и науки вообще; но оказывается совершенно обратное — практичный американец видит в науке крупного себе помощника. Правительство крайне скупо на искусственное поощрение промышленности, оно предоставляет каждому заботиться о себе, но когда дело коснется известной отрасли промышленности, то на научные изыскания денег не жалеет. Вся страна, не исключая пустопорожних мест, давно уже разбита

межевыми столбами на одномильные квадраты, и этим совершенно устранены все неясности и неточности по размежеванию земель. На метеорологию и предсказание погоды правительство тратит большие деньги. Комиссия по изучению рыб также обходится правительству очень дорого, но благодаря ей во многих местах разведены полезные сорта рыб. Исследование Миссисипи производилось десятки лет, но зато результаты этого исследования не только представляют из себя практически полезный материал, но и наука, благодаря ему, обогатилась весьма ценным вкладом. Какой достойный подражания пример подают Соединенные Штаты! Как поступают американцы со всеми отраслями человеческого труда, так они поступили и с морским делом, назначив средства на устройство war-college.

5. *Открытие военно-морских курсов при Николаевской академии.* В нашем флоте также давно уже стали раздаваться голоса о необходимости высшего военно-морского образования для моряков, и в 1895 г., при бывшем управляющем Морским министерством генерал-адъютанте Н. М. Чихачеве, Николаевская морская академия открыла специальный класс для чтения командирам и старшим лейтенантам курса военно-морских наук. В этом курсе преподаются: военно-морская история, морская стратегия и морская тактика. Выбор профессоров сделан чрезвычайно удачно, а именно: стратегию преподает известный как своими литературными трудами, так и профессорской деятельностью полковник генерального штаба Н. А. Орлов; тактику преподает лейтенант Н. Л. Кладо, также опытный в профессорском деле; он ознакомился с обширной литературой по тактике и собрал при академии весьма ценную библиотеку. В изложении спорных вопросов он старается дать своим слушателям отзывы различных лиц, изучавших предмет, и строго разделяет свои выводы и обобщения от чужих. Такой способ изложения нельзя не признать вполне рациональным.

Обоим вышеназванным профессорам выпала довольно трудная роль — читать предметы, еще не сложившиеся ни в какую определенную форму. Мы от души желаем им полного успеха в постановке дела на должный фундамент и находим, что курс наук этого отдела полезно дополнить еще одним предметом — Исследование морских качеств корабля. Нет надобности вводить в него математические доказательства и будет достаточно, если формулы будут да-

ны в окончательном виде. Маневрирование судов много выиграет, когда качества их будут должным образом исследованы однообразными рациональными приемами.

Теперь, при начале курса, весьма важно правильно решить вопрос, что такое морская стратегия и морская тактика, и мы будем очень рады, если приводимые здесь рассуждения по морской тактике будут в какой-нибудь мере полезны. Мы, собственно, хотим лишь коснуться тактики и думаем, что от правильной постановки этой науки выиграет не только управление кораблями, но кораблестроение, обучение команд, артиллерия, минное дело и пр.

6. *Шаткость взглядов по морскому делу.* Если мы бросим взгляд назад, то увидим, что артиллерия, механика и минное дело, как науки самостоятельные, идут путем правильного или почти правильного развития. Что же касается кораблестроения, которое стоит ближе всего к морскому делу, то в нем замечается шаткость.

7. *Шаткость взглядов на систему бронирования.* Более всего путаниц было в вопросе о толщине и способе размещения брони. Сначала стали бронировать суда по всей поверхности, за исключением оконечностей (Warrior, 1861 г., рис. 1). Потом прибавили бронирование носа и кормы Minotaur, 1867 г.), затем в носу и корме уменьшили ширину пояса, подняв его при середине для прикрытия артиллерии (Herkules, 1868 г.). Постепенно высоту пояса в носу и корме уменьшали и получился броненосец (Alexandra, 1877 г.). Затем, для утолщения брони, нос и корму перестали бронировать по ватерлинии, а ограничились в этих местах лишь подводной броневой палубой (Nelson, 1880 г.). Показалось однако, что каземат можно еще укоротить, и тогда пришли к типу Inflexible (1887 г.). Толщина брони при этом была доведена до 24″.

Когда вслед за сим явилось опасение за остойчивость корабля с пробитыми оконечностями, длину броневого каземата в дальнейших типах стали опять удлинять (Collingwood, 1886 г.). Толщина брони при этом была уменьшена до 18″. Артиллерию средних калибров сначала ставили за броней, потом без броневого прикрытия, а затем начали строить для нее специальные маленькие казематы с тонкой броней. В конце концов в современных судах типа Majestic (1895 г.) главную броню утоньшили до 9″, и так как гарвеевская броня пробивается теперь снарядами известных качеств

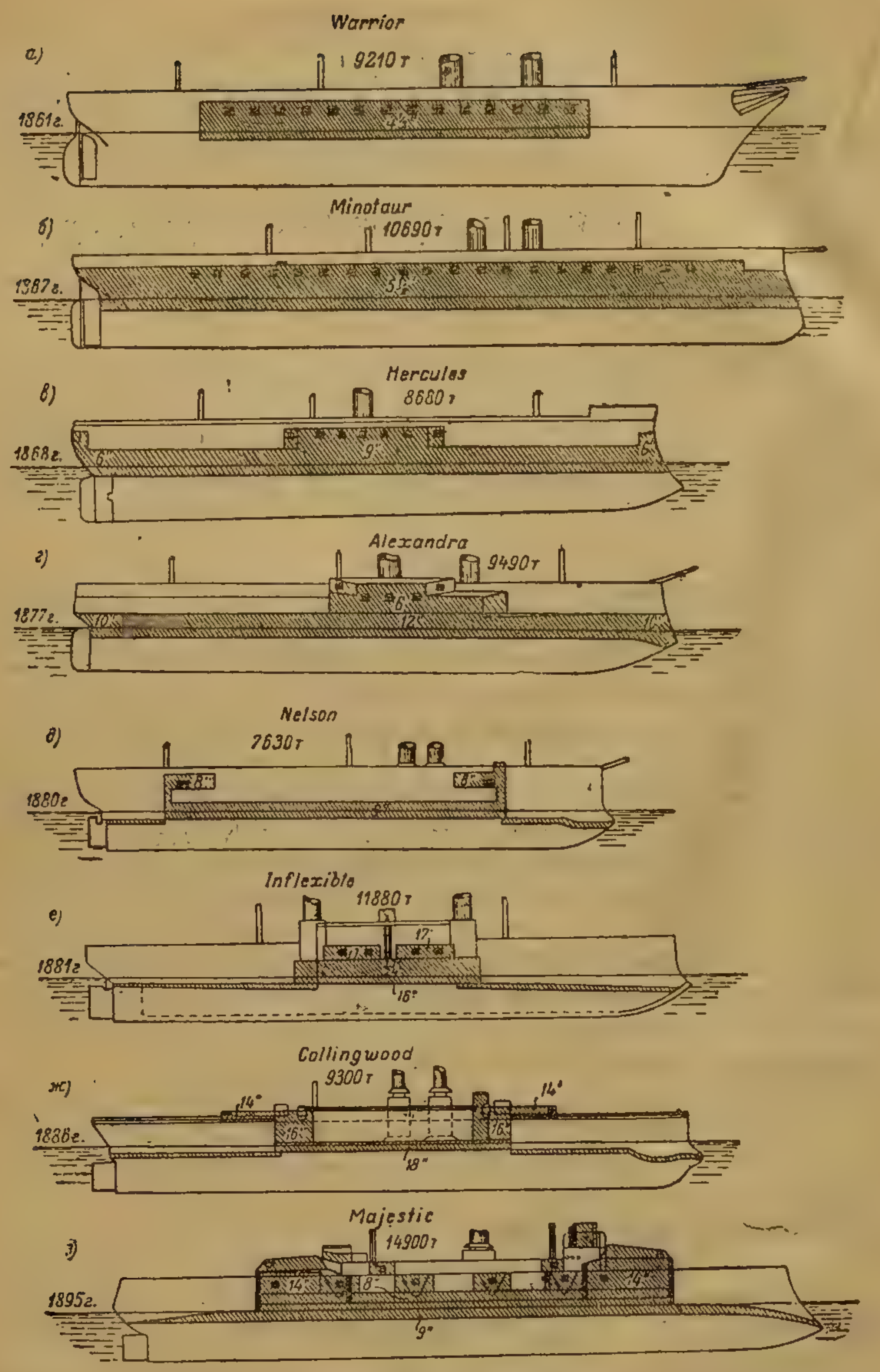


Рис. 1. Изменение расположения брони на кораблях английского флота с 1861 по 1895 г.

почти так же легко, как пробивались средние нетвердые брони, то в близком бою можно рассчитывать, что даже 6″ орудия могут поражать жизненные части этого огромного корабля, прикрытые столь тонкой броней.

Замечательно то, что при каждой перемене в системе бронирования доказывалось, что предыдущая система была ошибочна. Подождем новой перемены, чтобы услышать, в чем заключается ошибка в нынешней системе бронирования.

8. *Шаткость взглядов на типы судов.* Еще более шаткости было в вопросе о самых типах судов. При постройке каждого корабля стремились его сделать лучше предыдущего, и это повело к большому разнообразию. Не происходило ли это оттого, что военные моряки никогда не сказали в окончательной форме, чего именно они хотят от своих кораблей? Никто не упрекнет моряков в том, что они не хотят работать, но нельзя также не сказать, что труды их направлены к изучению деталей, и вследствие этого выскользнула из-под рук главная цель, т. е. морское сражение и вытекающий из сего вопрос, какие суда потребны для морского боя?

Так же шатки воззрения на крейсера, и в их типах и величине — разнообразие самое замечательное. Одни говорят, что крейсера предназначаются лишь для захвата неприятельских коммерческих судов, и тогда непонятно, для чего на них ставят сильную артиллерию; другие же говорят, что во время сражения адмирал заставит все свои суда драться с неприятелем и что крейсерам во время боя нельзя будет ограничиваться ролью зрителя.

Пример этой шаткости воззрений моряков дал не далее как два года тому назад бывший главный строитель английского флота Рид. Он рассказал в парламенте анекдот о том, что, по настоянию морских офицеров, он убавил диаметр капитанской боевой башни, и когда судно с такой башней было построено, то другие морские капитаны упрекали его в том, что он сделал против своих прежних типов шаг назад. Это нелестное для морских офицеров замечание осталось без возражения.

9. *Необходимость опытов.* Устранить шаткость можно лишь рассмотрением основ и опытом.

Контр-адмирал Дубасов в своей тактике миноносок («Морской Сборник», 1885 г., № 5, стр. 23) говорит: «Открыто объявляю себя сторонником преимущественно мирных изысканий, причем я имею в виду не тот характер их, который они имеют теперь, а тот, который им следовало бы при-

дать по моему мнению. Я хочу сказать, что эти изыскания должны иметь две стороны: теоретическую — строго научную, и опытную — чисто практическую; обе стороны должны находиться в тесной взаимной связи, причем для производства опытов не следует останавливаться ни перед какими затратами и производить их в обстановке, возможно близкой к боевой».

С мнением адмирала о необходимости широких опытов для решения насущных вопросов мы вполне соглашаемся.

Наши товарищи, предназначенные воевать на сухом пути, не переживали таких скачков; их главное оружие, т. е. ружье, постепенно совершенствовалось в смысле меткости, дальности огня и скорострельности. Каждый новый тип представлял усовершенствование против предыдущего во всех трех перечисленных качествах.

Несмотря, однако же, на то, что развитие дела шло правильными шагами, военная тактика должна была значительно измениться, а если тактика изменилась у них, то насколько же она переменилась у нас? Не следует ли начать с того, чтобы установить должные общие тактические взгляды и согласно им решить вопросы, относящиеся до специальных наук — до типа судов?

10. Некоторые ненормальности в понятии о командовании морем. Два авторитета по стратегии — Мэхен и Коломб — говорят, что главной целью флота во время войны должно быть командование морем. До сих пор это понималось таким образом, что флот, командующий морем, беспрепятственно и совершенно открыто в нем плавает, в то время как его разбитый противник не смеет показаться из своих портов. Так ли это будет в настоящее время? Инструкции, имеющиеся по сему предмету, советуют этому победоносному флоту избегать ночью встреч с миноносцами своего противника и потому скрывать тщательно свои огни и ходить хорошим ходом. Если победоносный флот этого не сделает на ночь, то несколько единиц из его состава будут уничтожены в первую ночь и может быть столько же в последующую. Моряки отчасти помирились с этой ненормальностью, но если бы все это изложить перед посторонним человеком, то он был бы поражен. Он, вероятно, переспросил бы несколько раз, так ли он понял и действительно ли ему сказали, что грозный флот должен прятаться от остатков разбитого им неприятеля?

Есть много других несообразностей, но мы о них будем говорить впоследствии; теперь же мы хотели лишь указать на шаткость в самых основаниях. Будем надеяться, что правильно поставленная наука о морском бое (тактика) поможет военным флотам вступить на путь рационального развития.

Рассмотрим теперь вопрос, что такое морская тактика, от которой мы ждем таких веских указаний.

Глава I

СКОЙ ТАКТИКИ В РЯДЕ ДРУГИХ МОРСКИХ НАУК

11. Есть ли тактика наука или искусство? Два главнейших авторитета в деле военных наук — Жомини и Клаузевиц — определяют предмет тактики почти одинаково. Жомини говорит, что тактика есть «искусство боя», Клаузевиц говорит, что тактика есть «наука о бое».

Оба эти определения верны, и может быть было бы самое правильное соединить их вместе, но хотя между наукой и искусством имеется существенная разница, тем не менее между наукой и искусством есть такое же тесное соприкосновение. Так, например, математика есть наука о величинах, никто не считает математику искусством, но в ней излагается искусство, как складывать числа и производить с ними всякие другие действия. Астрономия есть наука о небесных телах; она также не считается искусством, а наукой, хотя в ней дается искусство, как определять широты и долготы как небесных светил, так и точек на земной поверхности. Ваяние есть искусство, но никто не будет отрицать, что искусство это опирается на научные данные; то же самое можно сказать о живописи, музыке и прочем. Разумеется, в скульптуре и живописи искусство имеет преобладающее значение, тогда как в математике и астрономии искусство является лишь приложением науки.

Генерал Леер в своей Положительной стратегии (издание 1871 г., стр. 4) дает такое объяснение: «Каждая наука (теория) имеет свое приложение (искусство) и, наоборот, каждое искусство имеет свою науку, т. е. хранительницу законов, лежащих в основе известного искусства». Очевидно, что часто употребляемое противопоставление нау-

ки искусству — вроде того, что «тактика есть искусство войны, а стратегия наука» (эрцгерцог Карл), лишено всякого основания, потому что стратегия и тактика, каждая сама по себе, имеет свою науку (теорию) и свое искусство (приложение теории к жизни).

Назначение тактики заключается в том, чтобы указать способы, как выиграть сражение; поэтому, казалось бы, что слово искусство более к нему подходит, чем выражение наука, но, так как наставление к ведению боя можно дать, лишь расследовав подробно все элементы, влияющие на успех боя, а такое исследование есть дело теории, т. е. науки, то мы склонны присоединиться к Клаузеви... тать тактику наукой о бое.

12. Сопоставление морских и сухопутных воен...

Существует ли одна лишь общая тактика, или же нужно отличить сухопутную тактику от морской? Наши сухопутные собраты по военному ремеслу ранее нас возвели свое дело в науку. Произошло это потому, что в их кругу было больше людей с научной подготовкой, чем в кругу моряков — людей практики, потому что сухопутных войн было больше, чем морских, и, наконец, потому, что ведение войны на сухом пути более поддается обобщениям, чем война на такой капризной стихии, как вода.

Некоторые из военных авторитетов полагают, что наука о войне как на море, так и на суше одна и та же, и говорят, что если признать отдельную морскую стратегию, то надобно признать также стратегию лесную, степную и пр. («Морской Сборник», 1894 г., № 11, стр. 2). Такой взгляд был бы справедлив, если бы принято было соединять начальствование над армией и флотом в руках одного главнокомандующего, который и руководил бы общими боевыми средствами страны. Есть много таких исторических примеров, начиная от Помпея и Агриппы и кончая Орловым — победителем при Чесме. Цельность действий могла бы выиграть от полного слияния армии и флота и соединения в одном министерстве общего управления наступательными и оборонительными силами страны. В действительности, еще ни одна нация не вступила на этот путь, ибо существует огромная разница между приемами войны на суше и на море, даже жизнь и там и тут совсем иная. Есть примеры, что генерал, безусловно храбрый под огнем на твердой земле, оказывается трусом при первой качке, когда нет ни малейшей опасности.

Наполеону во время его войн, когда он управлял почти всей Европой, не удалось сломить лишь сопротивление Англии. Если бы он чувствовал в себе силу стать во главе флота, то он не поколебался бы это сделать. С таким огромным военным талантом, какой был у Наполеона, ему нужен был бы очень короткий срок, чтобы понять суть нашего дела, и мы убеждены, что он внес бы много свежего и здорового в нашу жизнь. Он сам был уроженец острова, начал свою службу в приморском порте и с армией сделал плавание в Египет. Таким образом морская обстановка была для него не совсем чужда, и тем не менее он не решился стать во главе флота.

Задание и цели как для армии, так и для флота одни и те же — разбить неприятеля и заставить его подчиниться нашим требованиям; приемы же для того, чтобы этого достичь, совершенно различны. Нельзя не признать, что изучение военной истории для моряка, а морской истории для сухопутного воина — весьма полезно; изучение истории расширяет горизонт воззрения и показывает, как относиться к обстановке. Также весьма полезно морякам изучать военную стратегию и военную тактику и усваивать себе их принципы, но требуется некоторая осторожность, когда мы пожелаем законы войны, выработанные для сухого пути, перенести на море. Нам нужно заимствовать от них лишь то, что подходит к морской обстановке. Есть, разумеется, общие принципы, которые одинаковы как для сухопутных сил, так и для морских; например, *принцип единоначалия*, но принцип этот, в сущности, верен и для всякого дела в жизни вообще. *Принцип сосредоточения сил на решительном пункте сражения* верен для нас, как и для них, но другой и наиболее важный принцип, который ставится как бы во главе всего военного дела, — *принцип взаимной поддержки* — к морской обстановке надо применять осторожно. У сухопутных он служит руководящей звездой, которую надо иметь как при составлении диспозиции, так и при исполнении ее на поле сражения; генерал и солдат должны руководствоваться этим принципом, и в каждом должна быть уверенность, что в критическую минуту к нему должна подоспеть помощь; только при этих условиях люди могут быть стойки. Вильнев в приказе перед Трафальгарским сражением поставил помощь своим кораблям главной задачей, но, как мы увидим впоследствии, был

разбит наголову, а его победитель всегда руководствовался тем, что в морском сражении нужно некоторую часть своего флота предоставлять случайностям. Если действительно корабли займутся тем, что будут в бою думать только о помощи друг другу, то неприятель, ничем не стесненный, непременно их разобьет. Принцип взаимной помощи морякам надо понимать в смысле дружного нападения на врага. Лучшая помощь своим есть дружное нападение на чужих.

Принцип оставления части войск в резерве для сухопутных армий есть основной, и ни один генерал никогда не решится так расположить войска, чтобы у него не было резерва. В морских сражениях таких резервов никогда не бывало. В приказе Нельсона перед Трафальгарским сражением есть намек на резерв, а именно: образована третья колонна из лучших ходоков, которая должна была присоединиться во время атаки неприятеля к одной из главных колонн. На деле этого не случилось, потому что у Нельсона оказалось меньше кораблей, чем он первоначально рассчитывал, и назначение в третью колонну лучших ходоков показывало, что Нельсон не желал ее долго задерживать в резерве, а предполагал усилить ею одну из двух главных колонн как можно скорее. В сущности, если кто либо разделит перед боем свою эскадру на две части и пустит в дело сначала одну часть, а потом другую, то не поможет ли он этим противнику обрушиться всей массой своих сил сначала на одну часть, потом на другую и тем окажет ему содействие разбить себя по частям? Не здесь рассматривать вопрос о том, нужно ли в морском сражении иметь резерв или нет. Мы хотим лишь сказать одно, что слепо нельзя применять все сухопутные принципы к морской войне. У сухопутных резерв оставляется для того, чтобы при развитии сражения направить его на решительный пункт, смять противника и заставить его отступить. Отступающий на поле сражения противник становится в весьма невыгодное положение. По словам Суворова: «бегущего неприятеля истребляет одно преследование». Совершенно иное дело во флоте: судно, убегающее от неприятеля против свежего ветра, находится в гораздо более выгодных условиях для артиллерийского боя, чем то судно, которое за ним гонится. У первого брызги и ветер совершенно не мешают стрельбе, а у второго они могут составить существенное затруднение и при большом волнении могут даже

окончательно помешать действию артиллерии. Поэтому у нас иногда выгодно принять погоню, а у сухопутных на отступление надо решаться лишь в крайности, когда нет другого выхода. Но, хотя у сухопутных отступление гибельно, а у нас нет, тем не менее на сухом пути взвод, встретившись нечаянно с неприятельским полком, должен постараться умело отступить, а у нас миноносец, оказавшийся внезапно ночью или в туман борт-о-борт с неприятельским броненосцем, должен тотчас же атаковать его.

Вышесказанным мы хотим лишь показать, что изучение военных наук необходимо; применение же их к морскому бою нужно делать весьма осмотрительно и с большим разбором.

Повторяем, что было бы желательно соединить и военное и морское дело в одно целое, но в морском деле такая масса особенностей, что офицер генерального штаба, пожелавший изучить их полностью, мог бы сделать это не иначе, как в ущерб своему прямому делу. Вот почему государство должно держать один материальный и личный состав для морской войны, а другой — для сухопутной. Во избежание излишней растянутости приходится разделять и науки, создавая отдельную морскую стратегию и морскую тактику. Лишь государственная политика остается одна для этих обоих родов войны.

Разница между морской стратегией и сухопутной и разница между морской тактикой и сухопутной не должна причинять нежелаемого разномыслия. Моряки принимают весьма охотно ружье, которое выбирает себе армия; они также подражают, насколько умеют, в своих десантных операциях сухопутным войскам, а потому не было бы предосудительным, если бы наши сухопутные товарищи не чуждались подражать тому, в чем мы впереди их.

13. Что составляет предмет морской тактики. Так как сухопутные воины ранее создали свою технику, чем мы, то название «тактика» обозначает тактику сухопутной войны. В этой тактике об условиях морского сражения ничего не говорится, поэтому нам не остается другого выхода, как назвать нашу тактику «морской тактикой», определение которой согласно вышеприведенным рассуждениям будет следующее:

Морская тактика есть наука о морском бое.

Признавая разницу между военной стратегией и морской, а также между военной и морской тактикой, мы в то же

время находим и много общего, а потому считаем чрезвычайно полезным опираться на военные авторитеты и приводить взгляды лучших полководцев. Военные авторитеты дают следующее подробное разъяснение тактики:

«Тактика, — по словам Леера, — исследует вопросы о свойствах боевых элементов (войск, оружия, местности и пр.) и о выгоднейшем их употреблении в различных случаях — на войне, т. е. комбинацию их» (Курс тактики полковника Орлова, 1896 г., стр. 3).

Предмет тактики по Драгомирову составляет: 1) исследование оснований мирного воспитания и образования войск; 2) исследование их боевых, походных и сторожевых свойств; 3) исследование влияния, которое обнаруживает на расположение, движения и действия войск местность (Учебник тактики Драгомирова, 1881 г., стр. 1 и 2).

Два вышеприведенных мнения генералов Драгомирова и Леера показывают, что они, подобно Жомини и Клаузевицу, широко смотрят на предмет тактики. Также довольно широко смотрят на предмет морской тактики некоторые из морских писателей, но есть и такие, которые смешивают тактику с эволюциями. Иногда можно встретить под названием морская тактика книгу, в которой говорится лишь о построениях и перестроениях флота. Есть другие книги, которые также носят громкое название морской тактики, а между тем в них говорится о достоинствах и недостатках различных типов судов.

Профессор Альтмайер определяет предмет тактики следующим образом:

«Тактика, в полном смысле этого слова, учит положениям и отсюда вытекающим правилам, каким образом при имеющихся условиях и обстоятельствах принять и провести бой».

Такое определение чересчур узко, оно ограничивает круг влияния морской тактики и оставляет все остальные морские науки без общей между ними связи.

Французские моряки тоже смотрят на тактику узко. По их определению: «Морская тактика есть искусство группирования морских сил, передвижения их в порядке со скоростью и безопасностью и в момент сражения извлечения из них наибольшей пользы для одержания победы».

Bain brege-Hoff определяет морскую тактику несколько шире; он говорит: «Морская тактика—наиболее важная отрасль знания для морского офицера, так как она учит

пользоваться во время боя различным оружием, составляющим силу корабля».

14. Место морской тактики в ряду других морских наук. Приведем в систему все морские науки, и тогда предмет тактики очертится сам собой. Условимся прежде всего, что военный флот существует для войны и что каждая единица его (корабль) с личным и материальным составом назначается для того, чтобы с успехом участвовать в морском бою. Так как морская тактика есть наука о морском бое, то она охватывает собой все, что есть на корабле. Дело в том, чтобы выиграть сражение; морская тактика должна научить нас, как это сделать. С этой целью она должна дать указание всем стоящим ниже ее морским наукам.

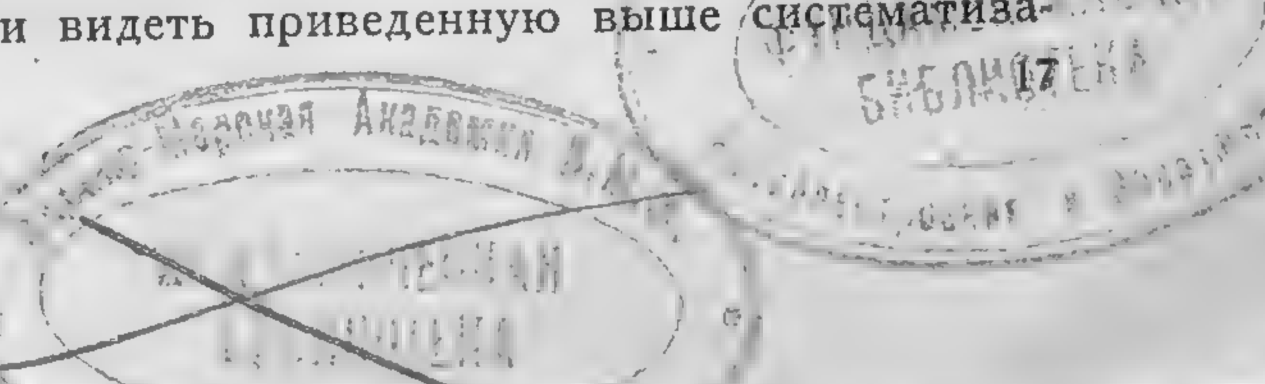
Есть однако же наука, которая выше морской тактики — это стратегия. Она исследует все элементы войны; она определяет размер потребных для войны средств и наилучшие способы воздействия на неприятеля; она решает, какой род военных действий лучше поведет к цели. Задача войны заключается в том, чтобы побороть сопротивление неприятеля, и дело этой науки — указать, как сказано выше, какой род военных действий наиболее соответствует своим средствам по отношению к неприятелю и быстрее поведет к цели.

Стратегии те же авторитеты дают определение: наука о войне. Считается, что стратегия есть философия войны или тактика театра войны, в отличие от настоящей тактики, которая есть тактика поля сражения.

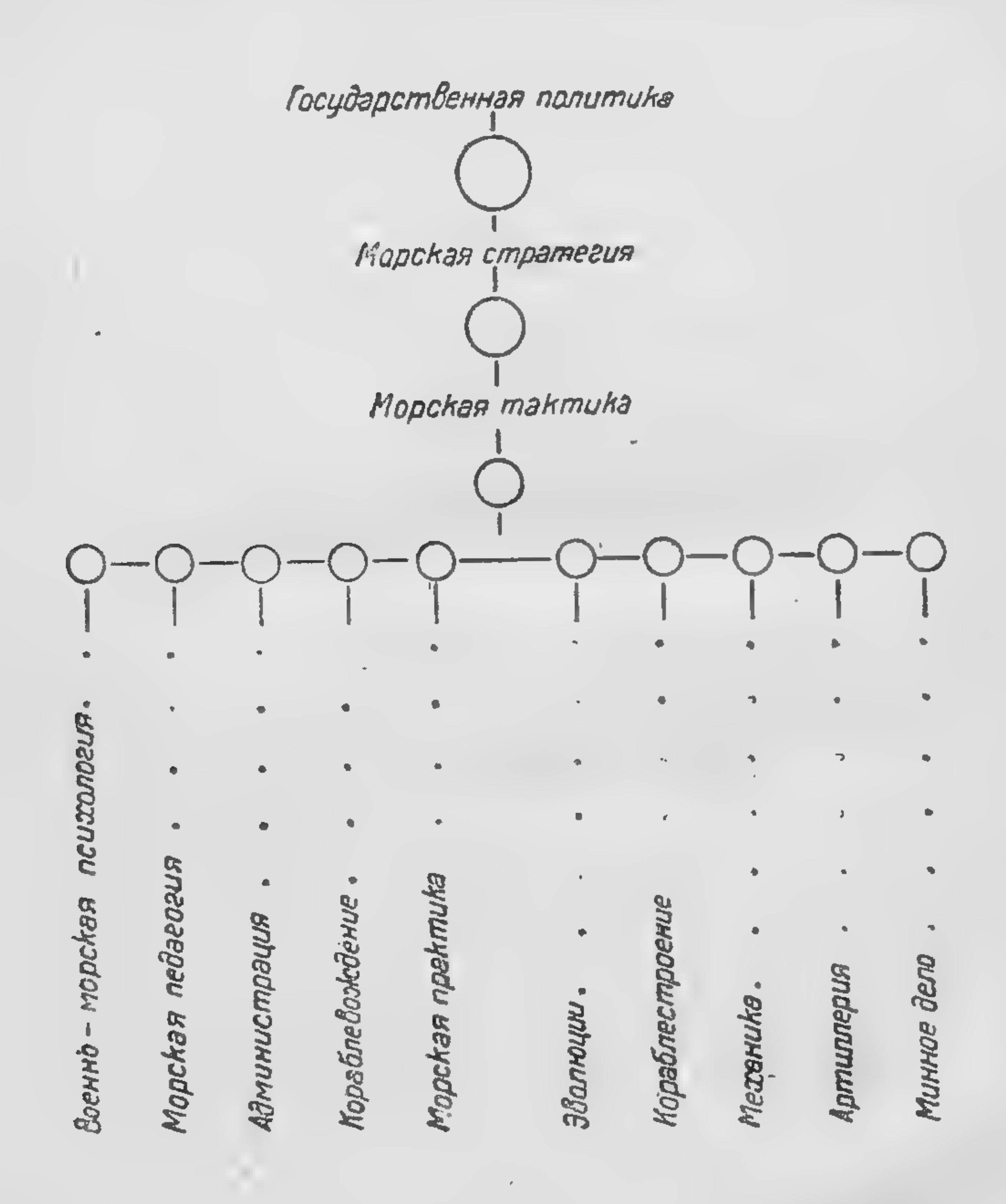
Выше стратегии следует поставить государственную политику, которая решает, можно ли достичь цели без войны или нет, достаточно ли одной демонстрации, или же надо прямо начать военные действия. Когда война начата, то стратегия укажет, где следует дать бой, а тактика решит, как повести этот бой, дабы с наименьшими потерями разбить неприятеля. Дальнейшие указания, а именно: как пустить в ход машину, зарядить и навести пушку и пр., дадут специальные науки: механика, артиллерия и др.

Ниже помещается схема, показывающая наглядно распределение наук.

При такой систематизации все военно-морское дело охватывается соответствующими науками, и дело становится на твердый фундамент. Нам не случилось ни в одном из курсов стратегии и тактики видеть приведенную выше систематиза-



цию наук, но наши рассуждения по сему предмету не идут вразрез с нашими главными современными авторитетами, как генералы Драгомиров и Леер. И тот и другой, как сказано выше, смотрят на тактику широко. Драгомиров, например, подробно касается нравственного элемента, и его учебник тактики наполнен советами, относящимися к педагогике. Он



не только говорит, чему надо учить, но он также иногда указывает — как следует учить. Точно так же и Леер не смотрит на тактику, как на науку, которая начинается и кончается на поле сражения, ибо бой можно выиграть лишь при должной всесторонней подготовке.

15. Границы тактики. Границы тактики от стратегии должны быть в зависимости от приведенного выше определения обеих этих наук. То, что касается войны вообще, относится к стратегии. То, что касается сражения судов против судов или против укреплений, равно как техника всяких разведок и рекогносцировок, всецело относится к тактике. Она же должна исследовать способы охраны эскадры на якоре и в море, и, разумеется, она исследует все боевые элементы в общей их совокупности.

Границы тактики от остальных специальных наук определяются сами собой. Каждая специальная наука, как артиллерия, механика и пр., развивается, насколько она может; тактика берет их последнее слово и исследует зависимость между этой специальностью и другими. Если, например, какая-нибудь специальность упускает из виду одну из важных отраслей дела, то тактика должна принять эту отрасль к себе, пока она не войдет в область специальной науки. В таком именно положении находится дело непотопляемости судов. Механика считает это дело кораблестроительным, а кораблестроение — механическим. Пока таким или иным путем это дело не войдет в одну из наук, тактике приходится держать его в своих руках.

Бывает иногда, что нарождается новое дело, которое ни под одну специальную отрасль морского дела не подходит. Нельзя упрекнуть артиллерию или минное дело, если они не занимаются воздухоплаванием. Тактика же не может чуждаться ни одного из средств, которые могут быть полезны для выигрыша сражения. Если окажется, что воздухоплавание может дать решительный перевес в морском бою, то дело морской тактики взять воздухоплавание в свои руки и направлять его, пока оно не сложится в особую специальность, и тогда уже роль тактики ограничится одними общими указаниями. Вот почему сигнализация, эволюции и прочие отрасли морского дела, не выделившиеся еще в отдельные специальные науки и не принятые ни в какую из имеющихся морских специальностей, подлежат ведению морской тактики.

Исследуя все элементы, влияющие на успех морского дела, и рассматривая их в общей совокупности, морская тактика должна наметить те цели, к которым каждая из специальных наук должна стремиться. Она есть наука над науками о морском бое или философии морского боя.

Все, сказанное выше о предмете морской тактики, можно резюмировать вкратце следующим образом. Морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов, и способы наивыгоднейшего их употребления в различных случаях на войне.

16. Отношение к морской тактике предыдущего труда автора «Разбор элементов». При составлении нами статьи Разбор элементов, составляющих боевую силу судов («Морской Сборник», 1894 г., № 6), мы имели в виду работу, которую излагаем в настоящее время, но тогда, не побывав еще начальником эскадр, автор не был уверен, что он соберет по тактике достаточный материал для обобщений. В настоящее время свою статью Разбор элементов автор признает как составную часть этого труда, а потому, во избежание повторения, он здесь не будет распространяться об исследованиях оружия, которые помещены в вышеназванной статье. Мнения автора с тех пор не переменились.

17. Как следует относиться к тактическим советам и указаниям. Между знанием и умением существует разница. Есть люди, знающие очень много, но в деле крайне неумелые, и, наоборот, мы встречаем в практике много людей умелых, которые далеко не богаты познаниями; результаты получаются главным образом от умения. Недостаточно знать правила, надо еще иметь умение, которым из правил воспользоваться и каким образом его применить.

Посмотрим, что по этой части говорят авторитетные лица:

Жомини (Начертания военного искусства, издание 1840 г., ч. I, стр. 21) пишет: «Я надеюсь что меня нельзя обвинить ни в желании сделать из военного искусства определенный механизм, ни в том, чтобы я, напротив того, полагал, будто всякий, прочтя одну главу правил, приобретет уже дар предводительствовать армией. Во всех науках, равно как и во всех положениям жизни, познание и умение исполнять суть два дела совершенно различные, и если часто действуют с успехом только при умении исполнять, то, не менее того, лишь соединение обоих этих качеств образует необыкновенного человека и ручается в полном успехе. Однако, чтобы отклонить обвинение в педантиз-

ме, я спешу объяснить, что под словом познания я не разумею обширной учености; не в том дело, чтобы знать много,— надобно знать хорошо и знать в особенности то, что относится до дела, нам порученного».

18. Мнение генерала Леера. Приведем подробно мнение Леера по сему предмету (Положительная стратегия, издание 1871 г., стр. 22 и 23):

«В законах, применяясь к гениальному на них взгляду Петра Великого, только порядки писаны, а время и случаев (т. е. обстановки) нет»; другими словами, что нет законов (правил) на все случаи, потому что их бесчисленное множество, и что на закон собственно следует смотреть как на общую формулу, в которую всякий раз должно подставлять обстановку (время и случаи) для получения отвечающего известному частному случаю решения; короче, что закон должен быть прилагаем к делу по духу, а не рабски по букве.

19. Мнение генерала Драгомирова. По тому же предмету генерал Драгомиров говорит следующее (Учебник тактики, издание 1881 г., стр. XII и XIII): «Словесный вывод, сделанный из известных данных и при известной обстановке, пускают гулять по свету как безусловный, т. е. верный при всякой обстановке. Быть настороже против подобной односторонности нужно во всем и всегда, тем более что всякий односторонний вывод заманчив, ибо всегда бывает весьма нагляден. Можно указать на целые эпохи, служившие подобным односторонним мнениям и, разумеется, приводившие к катастрофам».

«Обязанность преподавателя, преданного своему делу, вооружить слушателей спасительной осторожностью против безусловных выводов, — их нужно приучить задаваться относительно самого даже общего теоретического положения вопросом: а не может ли быть случая, когда положение, прямо ему противоположное, будет верно?»

Тот же писатель говорит следующее: «знание боевых свойств войск и местности значительно облегчает достижение успеха в бою с неприятелем, но составляет далеко не все необходимое для одержания этого успеха. Мало знать, нужно еще знание уметь применить к делу, и в этом заключается главная трудность. Для приобретения первого нужна только память и здравый смысл; второе же дается только тому, кто

способен отгадывать положение, в котором в данную минуту он находится относительно неприятеля, и главное, кто обладает способностью решаться на боевые предприятия без малейшего колебания, решаться так, чтобы для него середины между победой и гибелью не было».

Роль теоретической подготовки будет еще яснее, если мы приведем одну выдержку из учебника тактики Драгомирова, который в заключение говорит, как должно смотреть на изложенные в его книге советы и на исследование свойств войск. «Свойство войск — данное довольно постоянное, и чем основательнее с ним познакомиться, тем лучше. На тактические советы должно смотреть, как и на все советы вообще: их следует слушать, но в поступках слушаться только собственного здравого смысла. Нет ни одного самого здравого совета, который при известных обстоятельствах не обращался бы в самый бестолковый; поэтому-то прежде всего следует надеяться не на какую-нибудь книжку, а на собственную голову, которой не может заменить никакая книжка в военном деле, не допускающем постоянных правил, ибо на всякий новый случай самому приходится создавать новое правило тут же, на месте, мгновенно. Вот причина, по которой необходимо самостоятельно относиться к преподанным здесь советам, почему я не нахожу лучшего окончания этому курсу, чем великое слово Тюренна, заканчивавшее все его наставления своим подчиненным: «outre ça, messieurs, je vous recommande le bon sens», т. е. «сверх всего этого, господа, я вам советую руководствоваться собственным здравым смыслом». Как бы совет ни был хорош, он никогда не в состоянии обнять и предвидеть тех случайностей, которые могут возникнуть в минуту действия и которые для достижения указанной цели требуют иногда поведения, прямо противоположного тому, которое сообразно совету».

Дадим еще одну выдержку из тактики Драгомирова (стр. 3): «Успех в бою требует весьма большой энергии, упорства и гибкости нравственной стороны в военном человеке; той энергии, которая не допускает сомнения в успехе тогда, когда, повидимому, нет надежды даже и на спасение; того упорства, которое дает силу не отступаться от предположенной цели; той гибкости, которая в одно мгновение, с изменением обстоятельств, способна изменить средства для достижения предположенной цели.

«Это уже показывает, что никакая теория правил на то, как поступать в данном случае, дать не может; что все тут зависит от личности распорядителя. Следовательно, теории в военном деле и места, повидимому, нет? Есть, и огромное. Чем труднее владеть каким-нибудь оружием, тем тщательнее должно изучить его свойства перед употреблением в дело. Иначе придется знакомиться с этими свойствами из ряда горьких опытов, а между тем это можно сделать без малейшего пожертвования, теоретически — в спокойном состоянии духа. Зная эти свойства, придется на деле разрешить только одну задачу: каким из них воспользоваться в данном случае? Не зная же свойств, вместо одной задачи придется разрешить две, т. е. знакомиться сначала со свойствами из кровавого опыта и затем уже ими пользоваться. Ясно из этого, что личные боевые способности в военном человеке должны итти об руку с теоретическими познаниями, хотя и не подлежит сомнению, что первым принадлежит главная роль».

20. *Мнение Наполеона.* Наполеон сказал, что «все вопросы высшей тактики являются в виде неопределенных физико-математических задач, допускающих множество решений». По мнению того же полководца: «теория в военных науках полезна, чтобы дать общие идеи, образующие ум; но рабское применение последних к делу всегда опасно».

В разговоре с нашим посланником Балашевым, в 1812 г., у Наполеона проскользнуло следующее размышление: «Вы все воображаете, что знаете войну, потому что прочли Жомини; но, если бы можно было ей научиться из его книги, разве я бы ее пропустил?»

21. *Заключение о способе познания морской тактики.* Сопоставляя все эти выдержки из творений учителей военного дела, мы может извлечь из них следующий вывод. Теоретическое изучение наивыгоднейшего способа пользования боевыми средствами судов, т. е. морской тактики, необходимо. Это изучение и практические упражнения, указываемые тактикой, дают подготовку, которая поможет усвоить некоторые практические приемы и даст основание для того, чтобы перед боем и в бою яснее представить положение дела и выбрать наивыгоднейший образ действий, руководствуясь исключительно собственными соображениями и тем внутренним голосом, который толкает человека на смелые и лихие подвиги.

Выгода тактических занятий в том и заключается, что занимавшийся тактикой и много работавший над этим скорее приобретает глазомер — в широком смысле этого слова, т. е. умение ясно оценить обстановку. Ждать, когда мы научимся из одной практики, значит ждать несбыточного и предрешить большие потери при первых же встречах с неприятелем.

Глава II

ВЛИЯНИЕ НРАВСТВЕННОГО ЭЛЕМЕНТА НА УСПЕХ БОЯ

(Военная психология)

22. *Общие соображения о необходимости изучать нравственный элемент.* Мы не без некоторого колебания принимаемся за эту главу. Если предмет этот многие военные писатели обходят, то не потому, что не придают ему должного значения, а потому, что военная психология действительно составляет область, весьма мало разработанную и не систематизированную. Там и тут встречаются меткие замечания по этому предмету, но общего свода мнений нет.

Более всех по этому делу писал генерал Драгомиров, который не боится анатомировать самые деликатные части этого дела. Предмет этот труден, но его однако же нельзя обходить молчанием, ибо тогда он никогда не будет разъяснен и останется вечно в своем первобытном несистематизированном виде.

Петр Великий сказал: «Храброе сердце и исправное оружие — лучшая защита государства».

Наполеон сказал, что «на войне три четверти успеха зависят от нравственного элемента и лишь одна четверть — от материальных условий».

Нельзя не поверить такому выдающемуся авторитету, как Наполеон. Мы знаем, что он не щадил никаких средств, чтобы поддержать бодрость и военную энергию своих войск. Дело духовной жизни корабля есть дело самой первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия. Принятие того или другого оружия, того или другого боевого материального средства зависит от высшего начальства, но бодрость духа на кораблях по преимуществу находится в руках строе-

вых чинов, а потому изучение способов, как достигнуть успеха в этом направлении, составляет их прямую обязанность.

Лейтенант Кладо в своих лекциях совершенно справедливо замечает: «Говорят же, что по окончании боя единственная разница между победителем и побежденным заключается в различном состоянии их духа. У побежденного он убит, у победителя же он достигает высшей степени своего подъема. Материальные же потери большей частью разнятся очень мало».

Замечание это весьма метко. Если победитель после своей победы скажет, что он так изнурен материально и нравственно, что воевать более не может, то его победа даст самые ничтожные результаты.

23. Мнение генерала Леера. Приведем теперь мнения некоторых авторитетных лиц относительно влияния нравственного элемента на успех боя.

Леер (Положительная стратегия, стр. 25) пишет следующее: «Нравственному элементу принадлежит обширное место на войне. Он, не подлежа весу и измерению, с трудом подчиняется теоретическому исследованию, и тем не менее крайне ошибочно было бы, хотя в далеком будущем, отрицать возможность раскрытия законов, на основании которых совершается работа ума и сердца при военной обстановке, короче — возможность военной психологии. Что кажется иллюзией, утопия сегодня может обратиться в факт завтра; справедливость этого подтверждается как нельзя лучше историей».

В другом месте той же книги Леер говорит: «Военное искусство труднее и сложнее других, потому что во всех искусствах (живописи, скульптуре и пр.) мастера имеют дело с элементами мертвыми, которые могут быть измерены, взвешены и которые пассивно поддаются всем впечатлениям извне. В военное искусство, кроме прочих элементов, входит еще человек как главное орудие войны, а с ним вместе и весь мир».

24. Мнение генерала Драгомирова. По поводу влияния нравственной энергии человека на войне Драгомиров в предисловии к своей тактике ставит следующее задание: «Если теория военного искусства должна иметь целью исследование свойства военных элементов, если важнейшее из этих свойств есть нравственная энергия человека, то как нужно поступать,

чтобы эту энергию не только не подорвать, но, напротив, развить и укрепить?»

В другом месте генерал Драгомиров говорит:

«Если такую главную роль играет нравственная упругость в военном человеке, то само собой разумеется, что все внимание при мирном образовании войск должно быть устремлено на развитие ее».

Под нравственной упругостью в военном смысле должно подразумевать: 1) находчивость, доведенную до того, что человек не теряется ни от какой неожиданности; 2) решимость и упорство; 3) способность обсудить хладнокровно свое положение в самые критические минуты.

В морском бою нравственный элемент имеет еще большее значение, чем в армии. Там обыкновенно дело начинается исподволь, люди успевают осмотреться; тут же, при современных огромных скоростях, счет времени надо делать не часами, а секундами: 5 секунд раньше положили руль на борт — вы тараните, 5 секунд позже — вас таранят.

Состояние духа экипажа военных кораблей много зависит от взаимных отношений всех лиц, сфера действий которых касается морского дела. Если мы возьмем два совершенно одинаковых корабля, с одинаковыми командирами, но дух одного из них поднимем несколькими успехами, даже в каких-нибудь неважных и небоевых делах, а дух другого удручим выговорами, замечаниями и неудовольствиями, не оставив при этом луча надежды на исправление в мнении начальства, то первому из них все будет удаваться, а от второго нельзя ожидать инициативы и смелых решений, а скорее робости и неуверенности в действиях. Это различие может проявиться и в военное время с той разницей, что неудачи мирного времени неважны, а от удачи или неудачи на войне зависит все. Наставление о том, как поддерживать нравственную энергию и поднимать дух в экипажах военных кораблей, заключалось бы во множестве советов, а между тем люди так различны по складу своего ума и характера, что один и тот же совет не годится для двух различных лиц. Одного следует удерживать, другого надо поощрить и лишь обоим следует не мешать.

В разное время морская администрация применяла для подъема духа то строгость, то милость. Мы приведем два примера, из которых будет видно, что строгостью достичь

хороших результатов не удалось, а что, напротив, доверие к командующим начальникам давало хорошие результаты.

25. Меры строгости по отношению к начальникам эскадр. Тулонское, или Гиерское, сражение (в 1744 г.) замечательно тем, что как английские, так и французские флагманы были отданы под суд. Английский вице-адмирал Лесток, командовавший арьергардом, обвинялся в том, что он не принял участия в сражении, но суд, выслушав его объяснения, признал, что, находясь в ордере, вице-адмирал Лесток имел основание не выходить из линии, пока не сделают ему сигнала «вступить в бой». Адмирал Матьюс, главный начальник эскадры, был обвинен за расстройство линии своим выходом из нее, хотя он это сделал только для того, чтобы сблизиться с неприятелем и вступить в бой. Суд признал Матьюса неспособным к командованию и лишил его чинов. Поведение вице-адмирала Лестока в Тулонском сражении было безусловно вредным и гибельным, а между тем он был оправдан судом, потому что не позволил себе отступить от буквы правил.

Французский адмирал де-Курт был также отрешен от командования. Клерк говорит, что сентенция суда, по которой адмирал Матьюс лишен чинов, была источником всех последующих несчастий английского флота. Автор Сражений английского флота Экинс говорит, что участь адмирала Матьюса была чрезвычайно несправедлива и произвела большое впечатление на несчастного адмирала Бинга, который в сражении при Миорке в 1756 г., памятуя приговор суда над Матьюсом, не смел быстро исполнить свой собственный сигнал об атаке неприятеля, чтобы не расстроить линию. Адмирал Бинг был также предан суду, который приговорил его к расстрелянию, что и было исполнено.

26. Пример доверия к начальнику эскадры. К счастью для английского флота, администрация, убедившись, что путем застращивания нельзя создать боевой эскадры, поняла, что лишь полное доверие к адмиралу, командующему флотом, в состоянии поднять его на должный уровень.

Мы можем привести пример эскадры Джервиса перед С.-Винцентским сражением. 1 декабря 1796 г. Джервис собрал на Гибралтарском рейде 15 кораблей, но три корабля штормом 6 декабря были вынесены в море и один из них разбился, а другой потерял все мачты. Далее, на переходе в Лиссабон, Джервис потерял еще два корабля, разбившихся один у Танжера, другой при входе в р. Таго. При выходе из р. Таго

Джервис теряет еще один корабль. Английское адмиралтейство, вместо того, чтобы обрушиться на Джервиса за потерю одной трети эскадры менее чем в два месяца, выслало ему тотчас же из Англии еще 6 кораблей, и 14 февраля того же года Джервис одержал при С.-Винценте полную победу над испанским флотом. Адмиралтейство было щедро награждено за его чисто морской взгляд, что кораблекрушения составляют неизбежную в море случайность.

Бодрость духа, энергия, спокойствие в бою много зависят от старшего начальника. Известен факт, что закаленные в боях маршалы Наполеона лучше дрались и проявляли больше энергии в сражениях, в которых был сам Наполеон. Мы можем дать один пример, который красноречиво говорит о благородном спокойствии адмирала Нахимова перед Синопским боем. Эскадра подходила к неприятелю, и незадолго до полудня все с нетерпением ждали подъема красного флага, означающего сигнал «открыть огонь». Наконец, давно жданный флаг быстро взлетел на грот-брам-стеньге, но когда флаг разобрали, то оказалось, что это был полуденный флаг— адмирал показывал полдень. Мое перо чересчур слабо, чтобы передать весь глубокий смысл и нравственное значение этого простого, но красноречивого сигнала.

27. *Выбор исторических примеров.* Чтобы осветить вопрос о влиянии нравственного элемента на успех боя, возьмем трех военноначальников, умевших поднять дух в своих войсках. Выбор наш останавливается на лицах одной и той же эпохи великих войн. Мы берем Суворова, Нельсона и Наполеона. Суворов близок к нам потому, что он понял дух русского человека и умел из этой цельной и богатой натуры создать армию богатырей, удивлявших всю Европу. Наполеона мы берем как высшую гениальную личность в военном деле, а Нельсона — в морском. Суворов и Наполеон — полководцы сухопутные, а потому мы должны будем на изучение Нельсона обратить большее внимание, чем на них.

28. *Примеры из русской истории.* Не один однако же Нельсон умел поднимать дух на военных судах; мы имеем у себя пример, еще более выдающийся, в великом основателе русского флота императоре Петре I. Ему пришлось самому научиться, как корабли строить, и научить тому же своих подданных. Потом надо было вдохнуть душу в это еще безжизненное тело и с ним вырвать победу у столь опытных мореходцев, как шведы. Лучший пример найти трудно, но случай

этот был исключительный и беспримерный. Тут император создал флот и своим присутствием и участием в нем поднял его дух. Тактике приходится брать случаи, стоящие ближе к обыкновенной обстановке.

Мы точно так же могли бы взять пример поднятия духа на русском флоте и даже в самую недавнюю пору, а именно перед Крымской войной. Это поднятие духа выразилось Синопским сражением и доблестной защитой Севастополя. Мы знаем, что состояние духа моряков Черноморского флота было в то время выше всяких похвал. Лица, создавшие Черноморский флот, сделались уже достоянием истории, но история еще недостаточно охарактеризовала главные причины подъема духа, а это заставило нас взять пример в иностранных флотах, которые имели больше морских войн, чем мы.

29. Суворов и некоторые из его взглядов. Личность Суворова достаточно известна, чтобы мне надо было очерчивать ее; нескольких слов недостаточно, исписаны целые томы, и того еще мало. Одно из главных правил Суворова — была быстрота, и он как-то выразился: «Деньги дороги, жизнь человеческая еще дороже, а время дороже всего» (Фукс, II, 218). Не книги, а боевой опыт научил Суворова так относиться к цене, которую имеет время.

Берем из книги полковника Орлова (Суворов, изд. 1892 г., стр. 346) следующее:

«В походных движениях наибольшее значение Суворов придавал быстроте, которая родит внезапность — лучший способ подготовки атак, что превосходно выражено в словах: «штыки, быстрота, внезапность! .. неприятель думает, что ты за сто, за двести верст, а ты, удвоив шаг богатырский, нагрянь быстро, внезапно. Неприятель поет, гуляет, ждет тебя с чистого поля, а ты из-за гор крутых, из-за лесов дремучих налети на него, как снег на голову; рази, тесни, опрокинь, бей, гони, не давай опомниться; кто испуган, тот побежден в половину; у страха глаза большие; один за десятерых покажется. Будь прозорлив, осторожен, имей цель определенную» [1].

При Требии Багратион подошел к Суворову и вполголоса просил повременить нападением, пока подтянется хотя часть отсталых, потому что в ротах не насчитывается и по 40 че-

---

[1] Глинка, II, стр. 131—132.

ловек. Суворов отвечал ему на ухо: «а у Макдональда нет и по 20, атакуй с богом, ура!»

Когда до Суворова дошел слух, что его успехи на войне объясняют только счастьем, он воскликнул: «Сегодня счастье, завтра счастье. Помилуй бог! Надобно же когда-нибудь и уменье».

30. Отзыв Драгомирова о суворовской «Науке побеждать». Драгомиров в своей тактике довольно подробно касается этой науки. Часть суворовских правил относится собственно к способу обучения, и их следовало бы поместить в другой главе настоящего труда, но так как у Суворова обучение и война были одно и то же, то мы признали более удобным поместить и учебные правила и военные вместе, тем более что учебные правила, обращенные Суворовым к солдатам, поучительны для нас по преимуществу как образцы наставлений нижним чинам.

Драгомиров говорит, что: «Наука или уменье побеждать» не была издана при жизни ее великого автора и не вызвала также комментариев со стороны тех, которые обучали или обучались ей под наблюдением самого Суворова. Поэтому в настоящее время она почти была бы непонятна, если бы благодаря итальянской кампании 1799 г. Суворов не счел за необходимое преподать ее и австрийцам. В приказах, обыкновенно весьма коротеньких, он сообщал основные положения своей «науки», и эти-то приказы служат к ней превосходным комментарием. Но и в них, верный своей системе, Суворов говорит, что нужно делать, весьма редко вдаваясь в объяснения того, почему нужно, предоставляя самому делу оправдать разумность требований».

«Наука побеждать», — говорит далее Драгомиров, — состоит вся из отрывочных фраз; это, по нашему мнению, было также причиной, почему она пришлась так по сердцу солдатам и не возбудила никакого интереса в современных Суворову образованных или имевших на то претензии военных людях. «Наука» Суворова на первый взгляд кажется странной, но именно благодаря этой странности «наука» глубоко западала в душу простого человека, так что некоторые афоризмы ее обратились в военные поговорки не только у нас, но даже у других, несмотря на то, что «наука», непонятная, была доныне забыта и заброшена».

Современники считали Суворова гораздо больше счастливым чудаком, нежели человеком, действительно имевшим бо-

жественную искру военного гения; с этой точки зрения они смотрели и на его науку, и на его победы. Последние так резко вырывались из современной рутины, основаны были на таком простом начале, что тогдашним ученым, искавшим во всем хитрости, не могли показаться не чем иным, кроме счастливых случайностей.

«В чем заключалось это простое начало? Заключалось оно в том, что, если в армии нравственная упругость не только не подорвана, а, напротив, по возможности развита, можно решаться на самые отчаянные предприятия, не рискуя потерпеть неудачу; можно решаться даже и не при возможно лучшем плане исполнения. То же начало составляет основание и «науки». Суворов превосходно понимал ту простую вещь, что на быструю решимость может быть способен почти всякий человек; на решимость же лучшую в данных обстоятельствах и в то же время быструю может быть способен только человек, обладающий от природы военными дарованиями. Поэтому он и стремился прежде всего к развитию способности решаться быстро, т. е. к тому, что может быть выработано в самых обыкновенных натурах.

Гениальные военные люди родятся веками, а войны случаются чуть не каждое десятилетие. Суворов воспитывал армию так, чтобы она достигла цели даже и в не совсем ловких, лишь бы только решительных руках.

«Этих гениальных воззрений, этой логики, выработанной в боях, современники не могли оценить, ибо они были увлечены внешними приемами фридриховского воспитания армии, мертвящее влияние которых, — по словам Драгомирова, — известно всякому. В системе Фридриха, — говорит далее Драгомиров, — все размерено на вершки и дюймы — от подъема носка и до длины косы; система эта не только не требует от военного человека нравственной самостоятельности, а напротив считает ее вещью совершенно излишней, если не вредной в его ремесле; система, наконец, которая освящена блестящими победами полководца, действительно великого, должна была победить.

«Замечательно, что, несмотря на очевидную великую способность Суворова воспитать армию для боя, несмотря на всеобщую известность его «Науки побеждать», никому в голову не пришло потребовать от Суворова изложения его системы в виде, более доступном для понимания боль-

шинства: так мало было к нему доверия, да и понимания тоже. И только теперь, через 70 с лишком лет, начинают понимать — до какой степени много в его манере воспитания, глубоко верного в военном отношении, глубоко отвечающего инстинктам масс.

«Наука побеждать» принадлежит к числу тех произведений, в которых может стареть форма, но дух остается вечно юным и неизменным, как неизменна нравственная природа человека.

«М о ж е т м е н я т ь с я о р у ж и е, а в м е с т е с н и м и ф о р м ы д е й с т в и й, н о р у к и, к о т о р ы е д е й с т в у ю т о р у ж и е м, н о с е р д ц е, к о т о р о е п р и в о д и т э т и р у к и в д в и ж е н и е, в е ч н о о с т а н у т с я о д н и и т е ж е».

31. Дюбокаж о суворовской «Науке побеждать». Драгомиров приводит выдержку из сочинений Дюбокажа: Prècis historique sur le maréchal Souworow, в которых автор описывает систему обучения Суворова и его знаменитые сквозные атаки. Мы берем лишь самое типичное:

«Военное искусство, — пишет Дюбокаж, — для одиночного солдата или офицера заключалось, по мнению Суворова, в быстроте исполнения и в неустрашимости, не останавливаемой никакими препятствиями, — военные добродетели, которые должны венчать слепое повиновение.

«Для достижения быстроты и неустрашимости нужно было, по его убеждению, освоить войска с явлениями войны посредством маневров, до того близких к действительности, чтобы солдат смотрел на настоящую атаку, как на маневр.

«Вследствие этого и верный своей любимой тактике — не ждать атаку, но всегда атаковать самому, Суворов все маневры оканчивал свалкой. Части, какой бы они ни были силы, делились для этого на две стороны.

«Эти стороны, поставленные на некоторой дистанции друг от друга, строились развернутым строем или в колонны, более или менее глубокие, затем они одновременно начинали движение. По сближению шагов на сто, каждый начальник командовал, что нужно для атаки, которую пехота исполняла бегом, а кавалерия в галоп. Иногда пехота атаковала кавалерию, ружья на руку, между тем как эта последняя скакала ей навстречу. Иногда пехота ожидала кавалерию на месте, не открывая огня ранее, как по сближении с последней шагов на двадцать.

«Этот маневр был небезопасен, если кавалерия шла на кавалерию или на пехоту. Мне часто случалось видеть выбитых из седла и до того ушибленные колена, что люди не могли ходить по нескольку дней, а иногда и недель.

«Понятно, что для войск, выдержанных на суворовских маневрах, бой не представлял ничего нового. Действительно, кавалерия получала навык атаковать дерзко и неустрашимо, пехота — встречать атаку спокойно и хладнокровно. Подобные солдаты атаковали холодным оружием в деле, как на маневре; при таком способе образования рекруты стоили старых выдержанных солдат.

«От времени до времени он производил свои учения в самую темную ночь, всегда оканчивая их атакой холодным оружием. Еще в первые свои кампании он убедился в пользе приучения войск к ночным маневрам, дабы случайности ночного боя не были им в диковину. С тех пор он никогда не отступал от этого приема обучения, которому был обязан многими успехами.

«Наконец, для приучения войск к атаке укреплений открытой силой, он приказывал строить укрепление, усиленное рогатками и палисадом, с глубокими рвами и, сверх того, окруженное засеками, волчьими ямами и пр. Заняв это укрепление артиллерией и пехотой, он упражнял войска в его атаке как днем, так и ночью. На каждую часть, по очереди, была возлагаема и атака и оборона укрепления.

«В заключение скажем, что фельдмаршал Суворов имел обычай говорить с войсками. Каждый свой смотр, парад он оканчивал всегда длинной речью, в которой подробно разъяснял, что нужно для того, чтобы быть хорошим солдатом, хорошим офицером. Он указывал на ошибки, сделанные войсками в одном случае, хвалил за то, как они вели себя в другом. Наконец, он передавал им в своих речах общие основания военного искусства».

Из суворовской системы обучения и его сквозных атак моряки могли бы почерпнуть для себя кое-что поучительное. Суворов хорошо понимал, что маршировкой на плацу нельзя приучить людей к войне, что надо в мирное время делать маневры, которые сколько можно ближе напоминали бы собой войну. С этой целью он строил укрепления и придумывал другие задачи. Слов нет, для начальника гораздо спокойнее не обременять свою голову никакими измышлениями и делать все по установленному шаблону, но шаблонное обу-

чение, приучая к стройности маневров, отучает помнить о случайностях, которыми так полно военное время. Чем менее люди видят эти случайности во время мирных упражнений, тем труднее им будет на войне. Суворов говорил: тяжело в учении — легко в походе (т. е. на войне); легко в учении — тяжело в походе.

Приведем еще из труда полковника Орлова Суворов (стр. 61) общие правила, предложенные Суворовым перед Итальянским походом. Сделав замечание относительно положения и задач европейских держав, Суворов говорит, что австрийцы и русские будут действовать против Франции, имея по 100 тыс., а правила для победы таковы:

1) Ничего кроме наступательного.

2) В походах — быстрота, в атаках — стремительность, холодное оружие.

3) Не нужно методизма — хороший глазомер.

4) Полная мочь главнокомандующему.

5) Неприятеля атаковать и бить в поле.

6) Не терять времени в осадах, разве какой-нибудь Майнц, как пункт для депо. Иногда обсервационным корпусом предпринять блокаду; чаще брать крепости штурмом или врываться открытой силой. Тут меньше потери.

7) Никогда не разделять сил для охранения разных пунктов. Если неприятель их обошел, тем лучше; он сам идет на поражение.

8) Таким образом нужен только один обсервационный корпус у Страсбурга и один летучий к Люксембургу; не затруднять себя пустыми маневрами, контрмаршами или так называемыми военными хитростями, которые годятся только для бедных академиков.

9) Не мешкать. Ложная осторожность и зависть, головы Медеи в кабинете и министерстве[1].

Суворов говорит иронически об академиках потому, что стеснения, которые налагал на него Венский гофкригсрат, испортили ему много крови и значительно ослабили результаты Итальянского похода.

32. Выдержка из суворовской инструкции австрийским войскам. В тактике Драгомирова приводятся приказы и инструкции Суворова австрийской армии; инструкции крайне

---

[1] Фукс, II, стр. 1—9. С. Глинка, Жизнь Суворова, им самим описанная. Москва, 1819 г., ч. II, стр. 120—122.

поучительны, но мы из них возьмем лишь несколько отрывочных фраз, показывающих общие взгляды Суворова.

Так, говоря об атаке, Суворов в конце прибавляет: «Неприятельская картечь летит поверх головы». Это изречение следует запомнить идущим на миноносках в атаку, ибо неприятельские снаряды мелких орудий полетят так же, как картечь. Не худо также запомнить слова Нахимова на Севастопольских бастионах: «не всякая пуля в лоб».

Относительно штыка и роли казаков в инструкции говорится: «штыком может один человек заколоть троих, где четверых, а сотня пуль летит на воздух. Казаки должны всегда держаться за кавалерией; их быстрота довершает победу... и как только неприятель сбит, то ни один человек не спасется.

«Быстрота и натиск — душа настоящей войны. Бегущего неприятеля истребляет одно преследование.

«Когда неприятель бежит, то его провожают ружейным огнем. Он не стреляет, не прикладывается, не заряжает. Много неудобств спасаться бегством».

Суворов требовал, чтобы под огнем люди шли в ногу. По этому поводу в инструкции говорится:

«В расстоянии около часа от неприятеля выстраиваются взводы, а лишь только подойдут под пушечный выстрел, берут ружье под приклад и идут в ногу, потому что это единственное средство наступать скоро».

Из этого правила можно вывести другое, весьма полезное, а именно: миноноски при атаке судов сохраняют равнение, ибо это есть единственный способ, чтобы атака была быстрая, дружная и, следовательно, неотразимая.

33. Выдержки из «Науки побеждать». После инструкции австрийским войскам в книге Драгомирова приведены сведения о самой Науке побеждать, из которой мы тоже возьмем лишь то, что указывает на главнейшие суворовские приемы и способы.

Вот пример словесного поучения, с которым офицеры должны обращаться к нижним чинам:

«Каблуки сомкнуты, подколенки стянуты! Солдат стоит стрелкой. Четвертого вижу, пятого не вижу».

Это значит, что при равнении каждый должен видеть от себя четвертого человека, но пятого не видеть.

«Береги пулю на 3 дня, а иногда и на целую кампанию, когда негде взять. Стреляй редко, да метко, штыком коли

крепко; пуля обмишулится, а штык не обмишулится; пуля дура, а штык молодец!»

По отношению к атаке даются следующие правила:

«В атаке не задерживай! Для пальбы стреляй сильно в мишень! На человека пуль 20 свинцу, из экономии немного стоит. Мы стреляем цельно! У нас пропадает тридцатая пуля, а в полевой и полковой артиллерии разве меньше десятого заряда! Фитиль на картечь, бросься на картечь, летит сверх головы! Пушки твои, люди твои! Вали на месте, гони, коли, а остальным давай пощаду, грех напрасно убивать, они такие же люди! Умирай за Дом Богородицы, за Матушку, за Пресветлейший дом! Церковь бога молит. Кто остался жив, тому честь и слава!»

«Фитиль на картечь, бросься на картечь» — значит бросайся на пушку, заряженную картечью даже тогда, когда неприятель прикладывает фитиль, чтобы сделать выстрел. В конце Суворов говорит, как должен воин умирать, и словом Матушка называет царствовавшую тогда императрицу Екатерину II.

Во всех вышеприведенных словах Суворова видна замечательная краткость изложения и умение одним словом сказать то, на что другому надо несколько фраз. Приводим ниже его инструкцию для штурма; никто не умел так метко очертить дело в немногих словах, как Суворов: «Ломи через засек, бросай плетни через волчьи ямы, быстро беги! Прыгай через палисады, бросай фашины, спускайся в ров, ставь лестницы! Стрелки, очищай колонны; стреляй по головам колонны, лети через стены на вал, скалывай на валу, вытягивай линию! Караул к пороховым погребам! Отворяй ворота коннице! Неприятель бежит в город, его пушки обороти по нем. Стреляй сильно в улицы, бомбардируй живо, недосуг за этим ходить! Приказ: спускайся в город, режь неприятеля на улицах, конница, руби, в дома не ходи, бей на площадях, штурмуй, где неприятель засел; занимай площадь, ставь гауптвахты, расставляй в миг пикеты к воротам, к погребам, к магазинам! Неприятель сдался — пощада!»

Тут в нескольких словах обрисована вся картина штурма.

Суворов признает «три воинские искусства»: 1) глазомер; 2) быстрота; 3) натиск. Все эти три «искусства» неоценимы именно для моряков, а теперь может быть больше чем когданибудь. Под словом глазомер моряки понимают вообще хороший морской глаз, т. е. умение ориентироваться относительно

других судов и берега. Суворовский глазомер обозначает умение на войне по отрывочным и часто неточным данным ясно представить себе всю обстановку, чтобы, так сказать, на-глаз или в силу военного чутья быстро выбрать правильное решение.

Суворов советовал солдату бояться богадельни, т. е. госпиталя. «Богадельня — первый день мягкая постель, второй день французская похлебка, третий день ее братец домовище к себе и тащит. Один умирает, а десять товарищей хлебают его смертный дых».

Суворов, любивший всей своей душой русского солдата и работящих офицеров, терпеть не мог того типа малогодных для дела людей, которые почтительным выражением: как прикажете, замаскировывают свою нерешительность и страх ответственности. Сказав солдатам несколько слов о том, что люди должны бояться богадельни, т. е. госпиталей, он заключил свои слова следующим: «Богатыри! неприятель от вас дрожит, да есть неприятели больше и богадельни! проклятая «не могу знайка», намека, догадка, лживка, лукавка, краснословка, кроткомолвка, двуличка, вежливка, бестолковка, кличка, чтоб бестолково выговаривать: край прикак, а фок вайрфак, рок, ад и пр. Стыдно сказать: от немог знайки — много, много беды!»

Край прикак, вероятно, составляет пародию на «как прикажете», а остальные непонятные слова, вероятно, представляют насмешку над бестолковыми ответами немогзнаек. Надо думать, что этим немог-знайкам худо жилось в армии фельдмаршала Суворова; также вероятно любители говорить «край прикак» в глазах Суворова стояли не высоко. Суворов любил людей быстрых и находчивых, которые не ждали на каждом шагу, как им прикажут, и, разумеется, с одними немог-знайками и любителями говорить «край прикак» Суворов не мог бы совершить своих замечательных походов.

Примером того, как Суворов ревниво наблюдал, чтобы у людей было веселое настроение духа и они имели бы время отдохнуть, может служить его наставление, как колонна должна итти и сниматься с привала:

«Не останавливайся, гуляй, играй, пой песни, бей барабан, музыка греми, десяток отломал! первый взвод снимай ветры[1] ложись! за ним второй взвод, и так взвод за взводом, первая

[1] Солдатский ранец Суворов называл ветром. *Прим. ред.*

задних не жди! линия в колонне на походе растянется, коли по четыре, то в полтора, а порядком, в двое. Стояла на шагу, идет на двух, стояла на одной версте, растянется на две, стояла на двух, растянется на четырех! то досталось бы первым взводам ждать последних полчаса попустому. На первом десятке отдых час. Первый взвод вспрыгнул, надел ветры, бежит вперед десять, пятнадцать шагов, а на походе, прошел узкое место на гору, или под гору от пятнадцати и до пятидесяти шагов. И так взвод за взводом, чтоб задние меж тем отдыхали!»

Этот совет не худо запомнить и иметь его в виду; его можно перефразировать так: когда человек не в работе, то не мори его без дела, а дай ему отдохнуть. Также великая мысль заключается в первой части наставления о веселье.

Говоря по поводу учений, Суворов вместе с тем переходит со свойственным ему даром и говорит солдату о подвигах:

«Ученье свет! неученье тьма! Дело мастера боится. И крестьянин не умеет сохой владеть, хлеб не родится! За ученого трех неученых дают. Нам мало трех! Давай нам шесть, давай нам десять на одного». «Всех побьем, повалим, в полон возьмем. Последнюю кампанию неприятель потерял счетных семьдесят пять тысяч, только что не сто, а мы и одной полной тысячи не потеряли! Вот, братцы, воинское обучение! Господа офицеры, какой восторг!»

Во многих речах Суворов, обращаясь к солдатам, вдается в преувеличения. Мы умышленно воздерживались указывать на это и предоставляем слово генералу Драгомирову, который после вышеприведенных суворовских наставлений, говорит: «Это преувеличение нельзя судить с точки зрения пошлого благоразумия и обыденной правдивости; не должно забывать, что Суворов обращался с этими словами к людям со складом эпическим, т. е. с тем, при котором ничего невероятного нет, если один богатырь уложит и десятки тысяч. А тут ведь дело идет не об одном богатыре, о целой армии богатырей».

Слова Драгомирова имеют огромное значение. Надо не забывать, что русский человек со времени Суворова не переменился и что одет ли он в солдатскую шинель или в матросскую рубашку, он в умелых руках будет все тот же суворовский богатырь, готовый на всякие подвиги!

34. Нельсон. Перейдем теперь к рассмотрению вопроса о том, кто был Нельсон и почему он победил.

Мы остановились на Нельсоне, ибо в нем мы видим соединение энергии с бесстрашием воина и необыкновенной смелостью моряка.

Нельсон с 21 года был уже командиром, следовательно, исполнял ответственную должность. Всю активную часть своей службы он провел в море. Война в это время почти не прекращалась, так что все взгляды и убеждения Нельсона выработались в море и на войне. Другой более подходящий пример найти трудно.

Разбирая Нельсона, мы постараемся очертить те средства, которыми он учил свою эскадру и поднимал дух ее экипажей. Вместе с тем мы постараемся доказать, что Нельсон не только умел выучить эскадру и воодушевить ее, но также умел поставить свои корабли в выгодные для одержания победы условия, т. е. Нельсон действовал по правилам морской тактики, а не вопреки ее, как многие думают.

35. *Нельсон может служить прекрасным примером того, что истинную энергию убить трудно.* Хотя во главе английской морской администрации всегда находилось несколько адмиралов, которые всю службу проводили в море и были вполне компетентны в оценке действий моряков, тем не менее занятие административных мест как бы накидывало вуаль на их воззрения, и они переставали видеть и различать людей талантливых от людей средних дарований.

Нельсон с первых дней командования судном заявил себя с прекрасной стороны в нескольких боевых делах в Антильском море. Когда наступил мир, то его энергия и решительность действий подняли престиж Англии в этих водах и доставили ему известность. Нельсону в то время было всего 26 лет, и действия его вполне показывали все качества, необходимые для будущего флотоводца. «Тем не менее, — пишет Жюрьен де-ла-Гравьер, — в Нельсоне видели один из тех беспокойных умов, тех выскочек, подозрительных администрациям, спокойствие которых они тревожат. Вот почему предположено было не давать пищи этой тревожной деятельности, этому пылкому усердию. Когда в 1788 г. Нельсон, выведенный из терпения тягостным для него бездействием, настоятельно просил, чтобы его снова послали в море, то даже покровительство принца Виллиама не помогло; секретарь адмиралтейства Герберт, как и граф Чатам в 1790 г., воспротивился этому ходатайству. Потеряв надежду, Нельсон готов был выйти в отставку и перейти на материк. «А между

тем, — говорил он, — я убежден, что я был всегда верным и ревностным офицером».

Администрация хорошо понимала, что для флота нужны люди энергичные, а между тем она находила, что Нельсон беспокоен: точно как будто в самом деле можно быть энергичным, не беспокоя никого из окружающих. Прямые начальники Нельсона всегда высоко ценили его дарования; так, после принятия эскадры Джервисом, смотревшим на Нельсона скорее как на сотрудника, нежели как на капитана, служащего под его начальством, прочие капитаны говорили ему: «При лорде Гуде и при Чатаме вы поступали, как вам вздумается, и вы продолжаете делать то же при Джервисе. Вам, кажется, все равно, кто бы ни был главнокомандующим».

Жюрьен де-ла-Гравьер несколько раз возвращается к тому же заявлению, что администрация не умела ценить Нельсона. Упоминая о награде, полученной Нельсоном после Абукирского сражения, он говорит: «Нельсону суждено было всю жизнь свою сносить оскорбительные испытания».

Несмотря на громадные заслуги Нельсона, он даже после Абукирского сражения не получил самостоятельного командования и под Копенгагеном одержал победу, будучи в то время, под начальством сэра Гайд-Паркера, который чуть не испортил всего дела, подняв сигнал прекратить бой в то время, когда отступление было немыслимо. Как известно, Нельсон приложил свою трубу к глазу, потерянному им в бою при Кальви, и сказал командиру флагманского корабля: «Клянусь, я не вижу сигнала адмирала Паркера. Оставьте висеть мой сигнал «усилить бой» и прибейте его, если нужно, к брамстеньге». Таким образом, Гайд-Паркер заставил Нельсона совершить самое крупное преступление, какое только можно себе представить, — не исполнить сигнал начальника в бою. Вероятно, это была одна из причин, почему Копенгагенское сражение соотечественниками Нельсона не было оценено по степени нравственной энергии, потребовавшейся для его окончания с успехом.

Вникая в причины, которые могли породить нерасположение адмиралтейства к Нельсону, невольно является вопрос: не был ли он действительно тяжел для администрации? Ответ на этот вопрос мы находим в книге Жюрьен де-ла-Гравьера. Во многих местах этой книги приведены выдержки из писем, в которых Нельсон пишет, что всем доволен—и своим начальством, которое он непрестанно восхвалял, и своими

подчиненными, и кораблями. Даже по отношению к принципам экономии, к которым администрация вообще так чутка, Нельсон мог быть образцом для других.

Если всего, что сделал Нельсон, бывший всю свою службу на войне, если даже всех ран, полученных им, было недостаточно, то что еще надобно было сделать, чтобы администрация не считала его выскочкой. Ниже мы увидим, как дорожил людьми Наполеон и как много прощал он людям, полезным для боя. Одно появление Нельсона на флоте поднимало дух на всех кораблях и связывало всех в преследовании одной общей цели — уничтожения неприятеля. Каждый получал уверенность, что во всех углах поля сражения его товарищи дерутся с полной энергией и что с Нельсоном во главе успех обеспечен. Колебания не было, а в бою это очень важно. Очевидно, английская администрация не сразу поверила, что Нельсон приносил с собой полную победу, тогда как факты были налицо. Другие адмиралы ограничивались лишь некоторыми успехами, не имевшими решительных результатов, а нужна была полная победа.

Адмирал Кальдер ограничился тем, что у союзной франко-испанской эскадры Вильнева отбил в сражении при Финистере два корабля, но после, на следующее утро, не решился возобновить атаку. Между тем Англии начала угрожать огромная армия, собранная Наполеоном в портах Ламанша, где было заготовлено до 2000 судов для перевозки ее на английский берег. Вильнев с огромным флотом стоял в Кадиксе, и, если бы ему удалось явиться в Канал и командовать им хотя несколько дней, успех высадки в Англию был бы обеспечен. Дорого бы дал Наполеон, чтобы в его распоряжении был в то время такой человек, как Нельсон, но и английской администрации сделалось теперь понятно, что без Нельсона не обойтись, и потому она заговорила с ним другим языком. «Английское адмиралтейство, — пишет Жюрьен де-ла-Гравьер по этому поводу, — долго оставалось неблагодарным Нельсону, но, наконец, научилось обращаться к нему с тем почетом, какого достойны были его блестящие заслуги». Лорд Бергам дал ему неограниченную власть в его начальствовании, круг которого простирался от Кадикса на все Средиземное море.

Жюрьен де-ла-Гравьер, приведя несколько примеров, свидетельствующих о популярности Нельсона перед Трафальгарским сражением и преданности ему моряков, говорит: «никог-

да еще подобная преданность не была более нужна, потому что Нельсон дал себе слово нанести решительный удар». «Моя жизнь пойдет на ставку», — говорил он. Иногда, в самом разгаре своих смелых планов, он начинал сожалеть о недостаточности своих сил. «Но я пришел сюда, — писал он,— не для того, чтобы находить затруднения, а чтобы преодолевать их».

В сентябре 1805 г. состоялось назначение Нельсона, а уже 21 октября он уничтожил флот Вильнева при Трафальгаре, заплатив за это своей жизнью.

Можно еще раз задаться вопросом, почему администрация не умела ценить Нельсона? Такой вопрос однако же легче поставить, чем разрешить. К счастью для Англии, никакие несправедливости не могли убить энергию этого человека, и пока бился пульс в этом теле, его энергия не ослабевала. То, что переносило его самолюбие, он хранил в себе и этим самым дал прекрасный пример для подражания.

36. Взгляды Нельсона на морские аварии. Своим личным примером, своими наставлениями, своим деятельным сочувствием к славному несчастью, Нельсон научил своих капитанов считать сбережение судна — вещью второстепенной, а первой главной обязанностью — почитать исполнение получаемых приказаний. «Я не принадлежу, — писал он адмиралтейству, — к числу тех людей, которые боятся земли. Те, которые опасаются приблизиться к берегу, редко совершат какой-нибудь великий подвиг, особенно с мелким судном. В потере судна легко утешиться, но потеря услуг храброго офицера была бы, по моему мнению, потеря национальная. И позвольте вам заметить, милорды, что, если бы меня самого судили всякий раз, как я ставил в опасное положение мой корабль или мою эскадру, то вместо того, чтобы заседать в палате пэров, я давно бы должен был быть исключен из службы». «Вот какими средствами, — говорит Жюрьен де-ла-Гравьер, — Нельсон создал капитанов, способных содействовать ему в его дерзких предприятиях».

Ниже мы увидим, что Наполеон смотрел на потерю кораблей совершенно так же.

36а. Взгляды Нельсона на расходование казенного имущества. Часто ошибочно предполагают, что великие люди не могут быть умерены в своих требованиях и что они не знают цены тех средств, которые ими расходуются. Нижеприводимая выписка из Жюрьен де-ла-Гравьера показывает, что

можно быть великим флотоводцем и быть воздержанным в расходах:

«Сбережение и законное употребление запасов такелажа было также предметом особой заботливости Нельсона. Благодаря этой строгой экономии, до сих пор еще памятной в Англии, Нельсон никогда не жаловался на недостатки и скудность снабжения, подобно другим адмиралам. Если мы и нуждаемся в чем-нибудь, — писал он адмиралтейству, — то нужды эти скорее воображаемые, чем действительные».

37. *Взгляды Нельсона и Жюрьен де-ла-Гравьера на размер власти начальников эскадр.* Нельсон хорошо понимал, что когда из различных судов составят эскадру, то дело адмирала, командующего ею, связать в одно целое эти боевые единицы, предназначенные для достижения одной и той же цели.

Успех работы начальника эскадры зависит во многом от личных дарований, но также большую роль играет размер власти и влияния, которыми он будет пользоваться. Нельсон в письме своем графу Сент-Винценту (Джервису) высказал следующее мнение:

«Нужно, чтобы офицеры ожидали повышения от своих адмиралов; без этого что будет значить для них хорошее или дурное мнение их начальников?» Жюрьен де-ла-Гравьер по тому же поводу говорит, что «самая искусная администрация не может заменить управления непосредственного; сила созидающая может заключаться только в военноначальнике. Когда Франция будет иметь более доверия к своим агентам и, если можно так выразиться, окрасит цветом своей порфиры адмиралов и когда начальники эскадр и портов — эти почтенные офицеры — будут иногда раздавать награды от имени правительства, тогда во всех флотах найдутся начальники, готовые сделать то же для своего флота, что Джервис и Нельсон сделали для английского. Тогда можно надеяться увидеть снова возрождение той привязанности, какую некогда имели французские моряки к своим начальникам».

С мнением этих двух авторитетов нельзя не согласиться, ибо если предоставить начальнику лишь карательные меры и не дать ему в руки сильных поощрительных, то он окажется без средств повлиять полностью на свою эскадру, и то, что он введет, привьется слабо и непрочно; во многих случаях начальник, так поставленный, побоится взяться за дело и может быть не без основания, ибо создание одного сопря-



жено с разрушением другого, и потому, не имея средств создать новое, надо воздерживаться от разрушения старого.

38. Отзывы Наполеона и Нельсона об исполнителях. По отношению к исполнителям и вообще подчиненным между Наполеоном и Нельсоном существует разница. Никто не умел лучше Наполеона ценить заслуги и награждать отличившихся; людей он брал такими, какие они есть, и извинял их недостатки, если последние не мешали выполнению главной задачи — разбить неприятеля. Тем не менее Наполеон часто жаловался на недостаток талантливости в исполнителях его планов.

Нельсон также брал людей такими, какие они есть, но достаточно прочесть его переписку, чтобы убедиться, что в самых искренних его излияних не найдется ни одного места, где бы он жаловался на своих офицеров, на свои корабли и их команды: все прекрасны, преданны, исполнены рвения (Морские войны, часть I, стр. 41).

39. Взгляды Джервиса и Нельсона на дисциплину. В отношении дисциплины Нельсон был учеником Джервиса, который сумел поднять чрезвычайно высоко английский флот и был того мнения, что безусловное повиновение было необходимым условием существования порядка. Он требовал, чтобы между офицерами его эскадры всегда соблюдались наружные знаки почтения и покорности, и говорил, что «когда дисциплина проявляется в наружных формах, то можно быть уверенным, что она скоро окажется и на самом деле». «Я не опасаюсь неповиновения матросов, — писал он Нельсону, — но боюсь неосмотрительных разговоров между офицерами и их привычки обсуждать полученные приказания. Вот где находится истинная опасность и кроется начало всех беспорядков». Слова Джервиса, справедливые в то время, может быть не менее справедливы теперь, и нет офицера, который не упрекал бы себя в неосторожности в этом отношении.

40. Взгляд Нельсона на здоровье экипажа также заслуживает внимания. В те трудные времена, когда пресная вода сохранялась в деревянных бочках, Нельсон умел сохранить здоровье экипажа во время своих продолжительных крейсерств. «После 16 месяцев крейсерства, — говорит Жюрьен де-ла-Гравьер, — в продолжение которых Нельсон постоянно оставался между мысом С.-Себастьяном и Сардинией, в эскадре его не было из 6000 человек ни одного больного. Поучительно видеть, какую важность придает этот великий человек

малейшим мелочам, которые могут обеспечить благосостояние его матросов. Когда дело идет о том, чтобы составить план атаки, он обрисовывает свою мысль крупными чертами. «Сигналы бесполезны, — говорит он, — между людьми, готовыми исполнить свой долг; наше дело — взаимно друг друга поддерживать, напирать на неприятеля как можно плотнее и расположиться у него под ветром, чтобы он не мог уйти». Но как только приходится заняться провизией, присланной на флот из Мальты, или одеждой матросов, то его заботливость не так легко удовлетворить».

Сам Нельсон вел жизнь чрезвычайно деятельную. «Он вставал в 4 или в 5 часов утра и никогда не завтракал позже 6. Непременно 1 или 2 мичмана (гардемарина) разделяли с ним завтрак. Нельсон любил этот веселый рассадник морских офицеров, не боялся шутить с этими детьми и часто сам с ними ребячился не менее их».

41. Взгляды Нельсона и Жюрьен де-ла-Гравьера на воспитание и образование морских офицеров. Кстати приведем здесь мнение Жюрьен де-ла-Гравьера относительно времени начала морского воспитания для молодого человека, желающего поступить во флот. «Морская жизнь, — говорит он, — требует натур восприимчивых, гибких, и слишком большой запас учености при начале карьеры может иногда сделаться скорее обременительным, нежели полезным, потому что в ней нужно очень многое приобретать наглядно, очень многому учиться из собственного или чужого опыта». Нельсон, которого мнение, конечно, имеет большой вес, часто говорил, что «нельзя быть хорошим морским офицером, не соединяя в себе практических знаний матроса и благородных привычек джентльмена». И потому, когда его спрашивали об этом предмете, он советовал молодым людям, желающим служить на море, после уроков навигации и французского языка прибегать к урокам танцевального учителя.

Взгляды Жюрьен де-ла-Гравьера и Нельсона относительно образования молодых моряков разделяются многими и по настоящее время, ибо в этих взглядах много правды.

42. Нельсон как моряк. Говоря о чисто морской стороне дела, Жюрьен де-ла-Гравьер продолжает: «Кто из морских офицеров не придет в восторг от последнего крейсерства Нельсона, в продолжение которого он водил свой флот в проходах почти неизвестных и которые даже в наше время кажутся едва доступными для подобных судов. Нет тех труд-

ностей в морском деле, к которым бы англичане не привыкли в этой школе. Вот тайна тех упорных крейсерств, по милости которых французские порты и берега в самой середине зимы держались в блокаде и тревоге. Вот лучшие объяснения тех быстрых движений, которые разрушали планы французов, тех неожиданных сосредоточений, вследствие которых казалось, что английские эскадры как будто покрывают все моря своими судами. Поэтому в Нельсоне, соединявшем в себе огромную деятельность с редкой смелостью, нужно еще более изучать деятельность моряка, нежели смелость воина».

43. Как Нельсон понимает победу. Заслуги Нельсона как моряка не уменьшают его значения как военноначальника, и следует обратить внимание на то, что Нельсон понимал под словом победа. В этом отношении его взгляды схожи со взглядами всех великих полководцев. Победа, по его мнению, только тогда принесет желаемые результаты, когда она полная, а в противном случае получится лишь временный и некоторый успех. Нельсон был неутомим именно в заканчивании своих сражений и в преследовании разбитого неприятеля, пока он не уничтожен. Его фраза: «Я готов потерять половину моей эскадры, чтобы уничтожить французскую», показывала каждому из капитанов, чего именно ожидал Нельсон, который не мирился с полууспехом. Нельсон был такого взгляда, когда еще командовал Agamemnon'ом и по окончании нерешительного сражения в Генуэзском заливе 14 марта 1795 г. он поехал к адмиралу Готам и просил его оставить поврежденные суда под прикрытием нескольких фрегатов, а с остальными 11-ю кораблями спешить в погоню за неприятелем. «Но он, более спокойный, — писал Нельсон жене своей,—сказал мне: мы должны быть довольны; для нас это был очень хороший день! (взято 2 корабля). Что касается до меня, — писал далее Нельсон, — то я не могу быть того же мнения. Если бы из 11 бегущих кораблей мы взяли десять и упустили один, имея возможность взять его, я не назвал бы такого дня хорошим днем». Надо заметить, что Нельсон поехал со своим предложением к адмиралу после того, как он два дня принимал со своим кораблем выдающееся участие в сражении. Эта неутомимость в бою и доставила его победам столь решающее значение.

Далее, мы видим Нельсона в сражении при С.-Винценте, где он с кораблем Captain бросается навстречу спускающемуся неприятелю и этим не допускает его соединиться

с подветренным отрядом и уклониться от решительного боя, что и дало возможность нанести испанцам полное поражение.

Будучи адмиралом, Нельсон готовит свою эскадру и составляет все свои боевые инструкции с расчетом на полное поражение неприятеля, и действительно: Абукир, Копенгаген и Трафальгар представляют примеры полных поражений, имевших огромное стратегическое и политическое значение.

Один из военных авторитетов, с которым мне пришлось беседовать по этому предмету, считает, что было бы вернее выразиться про Нельсона, что он умел эксплоатировать победы. В сухопутной войне — это именно так. Победитель тот, за кем осталось поле сражения, и если неприятель отступил, то победу можно назвать полной, но результаты этой победы могут быть самые ничтожные, если победу не эксплоатировать, т. е. не начать преследование, результатом которого может быть не только окончательное уничтожение неприятельской армии, но и занятие страны. В морском сражении оставление неприятелем поля сражения не служит признаком победы. Победой можно признать лишь уничтожение неприятельского флота —всего или части. Если после уничтожения части неприятельского флота остальную не преследовать, то победа не будет полной и, наоборот, преследуя его, можно достичь полного поражения неприятельского флота. Эксплоатацией победы можно было бы признать завладение транспортным флотом, если неприятель его имел, или же портом, если он был исключительно им защищаем.

На основании этих доводов мы полагаем более правильным, применительно к флоту, принять выражение «полная победа».

44. Причины побед Нельсона. Рассмотрим теперь причины, по которым Нельсон побеждал, и были ли эти победы результатом слепого случая, или же они подготовлялись искусной рукой знаменитого флотоводца? По этому поводу Жюрьен де-ла-Гравьер говорит:

«Надобно хорошенько понять, что своими успехами (с 1796 по 1815 г.) англичане обязаны не численной силе своих кораблей, не богатству своего морского населения, не официальному влиянию своего адмиралтейства и не ученым соображениям своих великих моряков; англичане побеждали, потому что эскадры их были лучше выучены и дисциплини-

рованы. Превосходство это было делом Джервиса и Нельсона — вот этот-то скрытый медленный труд и надобно изучать. Надо следить за Нельсоном, готовящим свою эскадру, если хотим понять Нельсона, сражающегося с такой счастливой дерзостью... Под командой Джервиса Нельсон выучился сохранять здоровье экипажей, не прекращая крейсерства, держать корабли круглый год в море, не отсылая в порт, а главное — обращать внимание на военное и морское обучение флота. Впоследствии ему помог его счастливый характер: из дисциплинированного флота он сделал кружок братьев-товарищей. Он хотел, чтобы в целом флоте, между всеми этими людьми, назначенными сражаться под одним флагом, царствовали взаимная любовь и взаимное доверие... Среди важнейших занятий, среди самых критических обстоятельств, он всегда умел находить время вникать в малейшие распри и верной рукой удерживал готовые возникнуть несогласия. Следя за этим знаменитым человеком в те минуты, когда он снисходил до этой мелочной заботливости в примирениях, до этих ничтожных переговоров, легко понять, какое влияние может иметь на эскадру любимый начальник». «Но главной причиной преданности офицеров Нельсону и стремления всех содействовать ему во всем была необыкновенная простота и ясность его приказаний, его инструкций». Каждый из подчиненных знал, что именно хочет адмирал, и это весьма важно, чтобы не было сбивчивости и колебаний. «Нельсон, — говорит Жюрьен де-ла-Гравьер, — никогда не осуждал офицера, которому не посчастливилось. По его мнению, капитан был всегда прав; потеряв судно, он заслуживал, чтобы ему дали другое».

Также рассмотрим, поступал ли Нельсон сообразно законам тактики, т. е. ставил ли он свои корабли в выгодные относительно неприятеля условия или нет.

По этому поводу английский историк Джемс говорит следующее: «подойти к неприятелю как можно ближе, чтобы поразить его как можно быстрее — вот в сущности вся тактика лорда Нельсона. Он знал, что запутанные эволюции подвержены частым ошибкам и по большей части производят действие, противное тому, какого от них ожидают».

Таким образом, Джемс не признает в Нельсоне умелого тактика, т. е. флотоводца, ставящего свои корабли в более выгодные условия, чем корабли противника.

Мнение Жюрьен де-ла Гравьера тоже сходно с мнением Джемса.

«Генерал, который бы принял тактику Нельсона наизворот, который ставил бы своего противника в те положения, в какие знаменитый адмирал ставил часто себя самого, такой генерал превосходно бы подготовил поражение неприятельской армии. Такая эксцентрическая тактика проявлялась скорее на деле, чем в правилах Нельсона, и принять ее за руководство, имея дело с флотом одинаково опытным, бесспорно значило бы стремиться к верной гибели. Напротив, в том относительном положении, в каком находились флоты обеих наций в 1798 и 1805 гг., эти смелые нападения должны были дать победе такую полноту, какой она не имела прежде ни в одной из морских войн. Тут ошибки Нельсона обратились в его пользу, если можно назвать ошибками вдохновения, оканчивавшиеся успехом».

По мнению того же автора, Нельсон «заблаговременно начертывал себе план действий и старался освоить с ним своих офицеров; но в присутствии неприятеля, казалось, отыскивал только вернейшее средство скорее с ним сблизиться и действовать более как счастливый баловень фортуны, нежели как робкий искатель ее милости».

Итак, Жюрьен де-ла-Гравьер считает тактические действия Нельсона ошибками и прощает их ему, ибо эти ошибки были результатами вдохновения, оканчивавшиеся успехом. Он готов считать Нельсона счастливым баловнем фортуны, а не человеком, который твердо знает, чего хочет и что может сделать. Такое мнение о Нельсоне может привести к заключению, что нет надобности изучать особенности морского боя, достаточно, увидев неприятеля, броситься на него, чтобы разбить его наголову. Заключение это будет ошибочно. Никто не упрекнет командира, который смело бросится на неприятеля, хотя бы и без должного расчета. Такое действие обнаружит в командире главные качества, необходимые для успеха, а именно: смелость и решительность; но если к этому прибавить еще умелые тактические соображения, то дело может только выиграть. Ниже мы постараемся доказать, что у Нельсона всегда были правильные тактические соображения. Но для успеха дела ему надо было, чтобы в него слепо верили, а потому он, мотивируя свои соображения, выставлял на первый план не холодную тактику, а горячее слово, которое могло вызвать энтузиазм.

45. Действительно ли Нельсон пренебрегал морской тактикой? Большинство авторитетов признает, что Нельсон во время сражения пренебрегал тактическими расчетами. С таким мнением нельзя вполне согласиться; так, при Абукире он всеми своими силами обрушился на наветренную часть линии неприятельских судов, причем подветренные никак не могли подать помощь своим товарищам. С точки зрения тактики, такой маневр совершенно правилен.

Бомбардировка Копенгагена была делом крайне рискованным по несоразмерности сил и трудности исполнения вследствие мелководий, но маневры все были так предначертаны, что Нельсона нельзя упрекнуть в пренебрежении каким-нибудь из тактических законов. Нельсон торопил адмирала Паркера начинать бомбардировку не потому, что ему хотелось поскорее подраться, а потому, что каждый день промедления делал задачу более трудной, ибо датчане усиленно готовились. Такие соображения вполне соответствуют правилам тактики, которая проповедует, что внезапность есть одно из верных средств к успеху. Паркер задержал начало Копенгагенского дела и тем затруднил его, а Нельсона мы за это дело никак обвинить не можем.

Надо думать, что способ, которым Нельсон повел в атаку свою эскадру при Трафальгарском сражении, послужил главным мотивом к обвинению его в пренебрежении к тактике. В этом сражении Нельсон спускался прямо на линию неприятельских судов, а по мнению Кларка «флот, спускающийся на другой флот перпендикулярно направлению его линии, будет избит».

46. Разбор инструкции Нельсона перед Трафальгарским сражением. Посмотрим, действительно ли Нельсон пренебрег всеми законами морской тактики? (рис. 2).

Нельсон перед Трафальгарским сражением предполагал свой флот в 40 кораблей, «разделив его на две линии, по 16 кораблей каждая, и третью из восьми, скорейших в ходу, двудечных линейных судов. При этом расположении сил, — писал он в своей инструкции перед Трафальгарским сражением, — всегда можно будет составить линию из 24 кораблей по той из двух главных, которую изберет главнокомандующий. Второй по мне адмирал, получив мои инструкции и узнавши мое намерение, будет полный распорядитель своей линии для производства первого натиска на неприятеля и для

ведения боя, пока союзные суда будут истреблены или взяты».

Далее в инструкции указывается, что «надо атаковать центр и арьергард таким образом, чтобы число английских судов всегда превосходило на одну четверть число отрезанных неприятельских. Конечно, надо что-нибудь предоставить

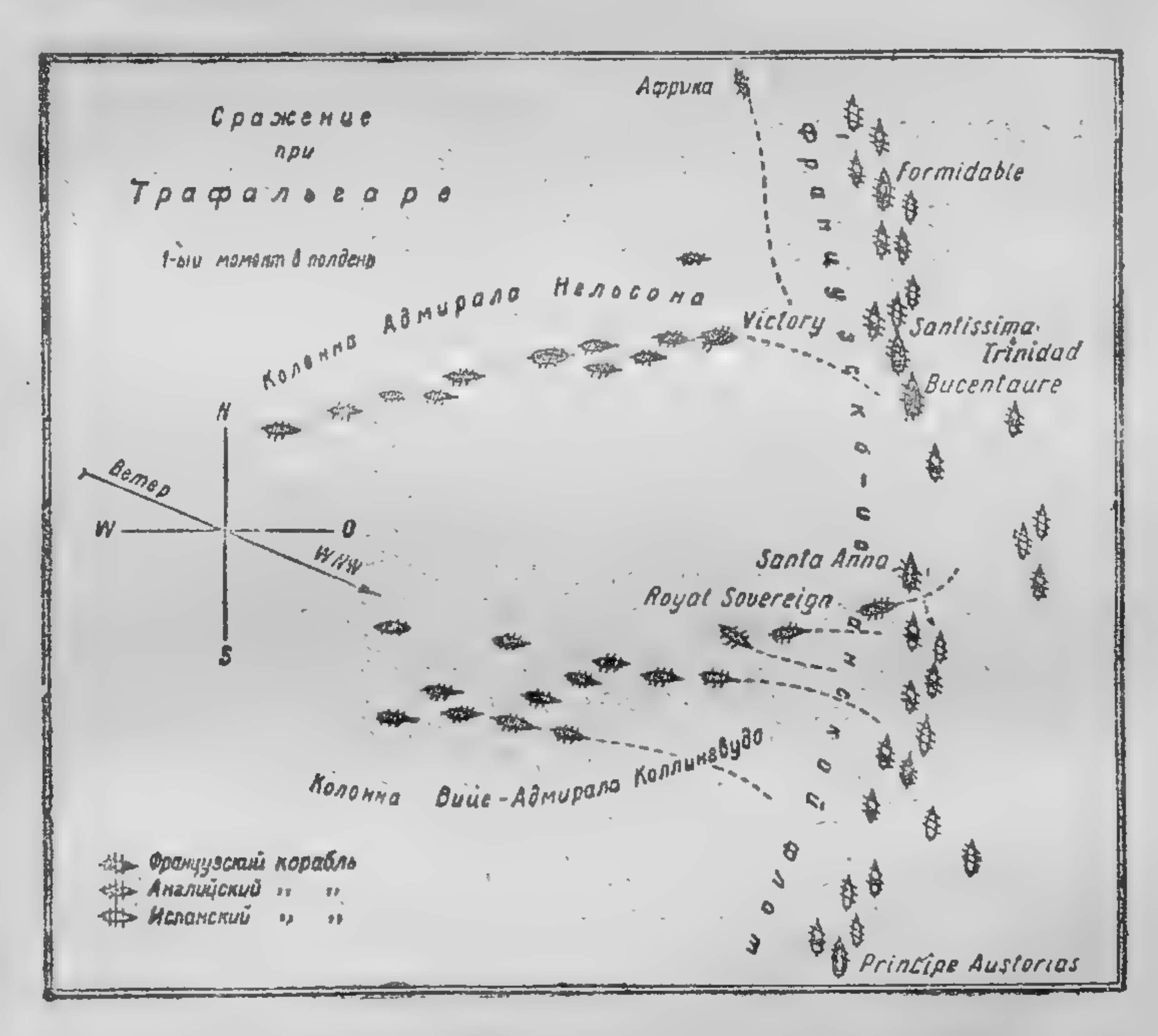


Рис. 2. Сражение при Трафальгаре.

случаю, ничего нет верного в морском сражении — кроме многого другого — ядра могут срывать мачты и реи и со своих судов и чужих, но я надеюсь, что мы одержим победу прежде, нежели неприятельский авангард успеет помочь арьергарду, и что тогда большая часть британских судов будет готова принять 20 союзных кораблей, если они дерзнут приблизиться, или преследовать их в случае бегства.

«Второй по мне адмирал управляет своей линией, стараясь при всех случаях держать свои корабли в таком сомкнутом

положении, какое только дозволят обстоятельства. Капитаны обязываются следить за колоннами, к которым они принадлежат, и считать их за пункты соединения, но если сигналы будут невидны или непонятны, никто из командиров не испортит дела, подведя корабль свой вплоть к неприятельскому».

Начертанный Нельсоном план сражения совершенно ясен. Он разделяет 40 кораблей на три эскадры, из них две главные и одна из быстрейших кораблей — вспомогательная, ко-

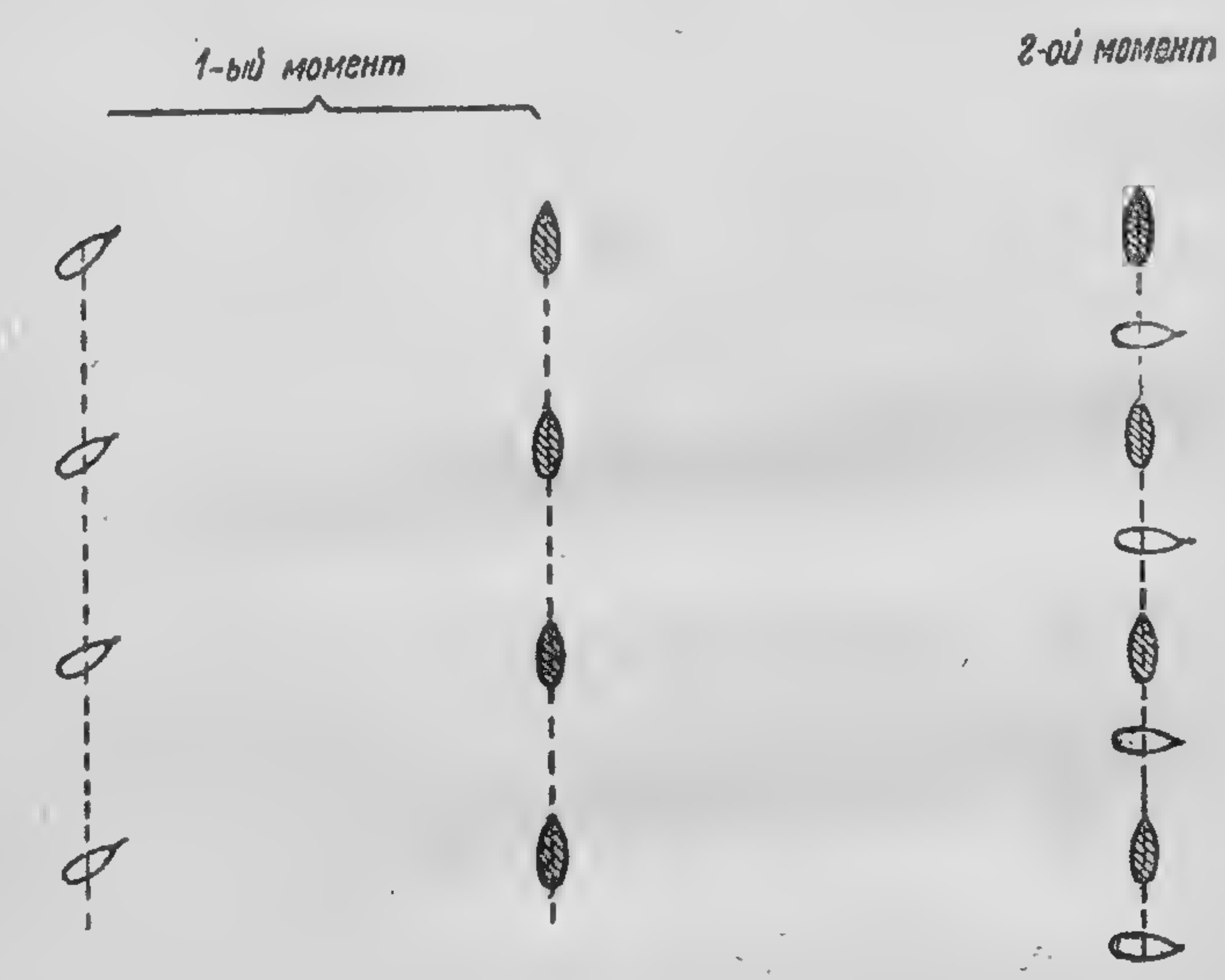


Рис. 3. Сражение при Трафальгаре.

торая должна присоединиться к одной из главных. Задача заключается в том, чтобы обрушиться всеми силами на центр и арьергард неприятеля и разбить его ранее, чем поспеет на помощь авангард. Нельсон желает, чтобы все корабли прорезали линию неприятеля и становились с подветра. Маневр прорезывания линии весьма трудный, но его суда почти не знают якорных стоянок, а потому он рассчитывает на искусство своих капитанов. Прорезывая линию, английские корабли дадут с каждого из бортов продольный залп в самых выгодных условиях; между тем, подходя, каждый из кораблей должен держаться на пересечку курса тому, у которого хочет пройти под кормой (рис. 3). Чтобы при этих условиях

неприятель мог дать продольный залп, надо, чтобы у него был большой угол обстрела. Между тем мы знаем, что орудия того времени не были приспособлены к большим углам обстрела. Прорезав линию, английские суда становились под ветром, а потому дым из орудий быстро проносило ветром, тогда как дым, скопившийся с подветра у высоких бортов их противников, должен был оставаться весьма долго и препятствовать наводке орудий.

Все вышеизложенное показывает, что Нельсон составил план сражения вполне соответственно обстоятельствам того времени, а следовательно, согласно тактическим правилам, которые могли бы существовать в то время.

Чисто нравственная сторона инструкции — бесподобна. В каждом слове ее есть доверие к своим адмиралам, своим капитанам и ко всему личному составу. Заключительные слова первой части инструкции, что «никто из командиров не испортит дела, подведя корабль свой вплоть к неприятелю», были бесподобны. Приведя эти слова, Жюрьен де-ла-Гравьер прибавляет: «При этих благородных словах, при этом простом и вместе глубокомысленном изложении правил морской тактики, восклицания энтузиазма и восторга огласили адмиральскую каюту Victory, куда собраны были тогда для совета все адмиралы и капитаны эскадры». «Действие этих слов, — писал Нельсон потом, — можно было сравнить с электрическим потрясением. Некоторые из офицеров были тронуты до слез. Все единогласно одобрили план атаки; его нашли новым, непредвиденным, удобопонятным и удобоисполнимым, и все, с первого адмирала до последнего из капитанов, говорили: «неприятель погиб, если только мы его настигнем».

Заронив в каждого из капитанов искру огня вышеприведенными словами, Нельсон перед самым сражением раздул эту искру в целое пламя, сделав сигнал: «Англия надеется, что каждый исполнит свой долг». Каждый сражался, как будто чувствовал на себе взгляды всех своих соотечественников, которым теперь, больше чем когда-нибудь, нужна была полная победа.

47. *Трафальгарское сражение.* Посмотрим теперь в какой мере преднамеченный Нельсоном план сражения удалось выполнить. Нельсон имел не 40 кораблей, а лишь 27, поэтому третьей эскадры не составилось. Утром 20 октября 1805 г. дул легкий WNW, давший около 3 узлов ходу, и шла зыбь

от W. Неприятель виден на О, выстроенный в одну линию. Для сближения надо итти на фордевинд; ветер стихал, и ход потом уменьшили до $1^1/_2$ узлов. При этих условиях сближение эскадр могло быть лишь весьма медленное, и, следовательно, выполнение намеченного плана представляло те невыгоды, что нападающие суда долго не могли пустить в действие своей бортовой артиллерии. Нельсону предстояло решить вопрос — вступать ли в бой или нет? Ветер был тихий, ход неприятеля вследствие зыби очень малый, так что для сближения пришлось итти курсом, перпендикулярным к неприятельской линии, и следовательно подвергаться продольному огню. Нельсон решается атаковать неприятеля. История не передает нам, какими соображениями он руководствовался, но, вникая в обстоятельства дела, можем найти весьма веские тактические причины в защиту такого решения. В самом деле, благодаря зыби вполборта и отсутствию ветра неприятельские корабли должны были непременно испытывать порядочную боковую качку и огонь их не мог быть метким, тогда как корабли Нельсона, прорезывая линию, будут итти по направлению зыби и, следовательно, почти без боковой качки. Прорезывание линии, идя на фордевинд, выгодно для успешного залпа еще и в том отношении, что орудия будут палить, начиная с носовых, и дым пойдет вперед, так что каждое орудие приходя на линию неприятельского корабля, не будет заслонено дымом и, следовательно, выпалит при условиях, благоприятных с тактической точки зрения.

Посмотрим, так ли действительно было на деле. «Грозное молчание, — говорит Жюрьен де-ла-Гравьер о приближении Victory к неприятельской линии, следовало за последними выстрелами Bucentaure (сбившими Victory брам-стеньгу); оно продолжается не более 2 минут. Канониры поверяют свои прицелы, и вдруг, как бы по мгновенному знаку, 6 или 7 кораблей окружающие Вильнева, открывают вместе огонь по Victory. Боковая качка, давая кораблям неправильное движение, увеличивает неверность французских выстрелов. Часть снарядов не достигает до корабля, остальные пролетают над ним или теряются в его рангоуте. Victory без повреждений подошел уже почти на $2^1/_2$ кабельтова к Bucentaure. В эту минуту одно ядро попадает в его крюйс-стеньгу, другое разбивает штурвал, цепное ядро поражает на юте 8 морских солдат. Victory выдержи-

вает огонь целой эскадры, и этот корабль, которого при более верной пальбе французов ничто в мире не могло бы спасти, имеет покуда только 50 человек убитыми и ранеными. 200 орудий громят его и не могут удержать: величаво приподнимаясь на волнах зыби, толкающих его к линии французов, он медленно подходит к кораблю Вильнева».

Из вышеприведенного извлечения видно, что на Victory за то время, пока он, идя по $1^1/_2$ узла, был под продольным огнем 200 орудий, выбыло из строя лишь 50 человек. Если признать 600 сажен за дальность хорошего прицельного выстрела из орудий того времени, то окажется, что Victory мог пройти это расстояние не менее как в 25 минут. В такой промежуток из каждого орудия Bucentaure могли сделать по Victory по крайней мере по 10 выстрелов. Если Victory сравнительно так мало пострадал, то причину этого нельзя искать в одном неискусстве французов; тут были еще весьма существенные затруднения вследствие качки, и эти затруднения Нельсон без сомнения предвидел. При прежних несовершенных способах сообщения огня заряду, от момента приложения фитиля до вылета снаряда проходил довольно продолжительный промежуток времени, а разнообразия в этом промежутке — по несовершенству способов сообщения огня — лишали возможности приноровиться к этим затяжкам. Посему стрельба на качке была очень неметкая.

Совершенно в иных условиях находятся английские суда, которые прорезывают французскую линию. Они не имеют боковой качки, и продольный залп с Victory сбивает на Bucentaure 20 орудий и наполняет батареи убитыми и ранеными.

«Royal Sovereign, проходя под кормой корабля Santa Anna дает ему продольный залп, и каждое орудие, заряженное двойным и тройным снарядом, направлено в корму Santa Anna. 150 ядер пронизывают корабль от штевня до штевня и на пути своем кладут на месте 400 человек убитых и раненых». Дать такой залп — значит покончить с кораблем с одного раза, между тем о потерях «Royal Sovereign до этого залпа даже ничего не говорится.

Мы здесь упомянули лишь о потерях, понесенных головными кораблями обеих колонн; следующие корабли при приближении страдали еще менее, но, прорезывая линию неприя-

тельских кораблей, они давали продольные залпы не менее губительные, чем залпы головных кораблей.

Всего вышесказанного достаточно для того, чтобы показать, что Нельсон поставил свои корабли в более выгодные условия, чем были корабли противника. Он не говорил, что он своим маневром ставит свои корабли в более выгодные условия, чем противника, но это не значит, что он не понимал, на что он идет. Не следует ли, напротив, признать, что при Трафальгаре проверен и блистательно подтвердился новый тактический прием, состоящий в прорезывании неприятельской линии для нанесения продольного залпа и сражения с подветра?

Нельсон говорил своим экипажам, что надо сражаться с подветра, чтобы неприятель не убежал, но это еще не значит, что он сам так думал, — по отношению к застиланию борта дымом подветренное положение выгоднее. Нельсон это понимал, а другие не понимали, а потому про Нельсона нельзя сказать, что он попирал законы тактики, — напротив, он лишь отбрасывал предрассудки, которые другие считали тактикой.

В сущности говоря, если английская эскадра могла спускаясь, прорезать линию противника и поместиться у него под ветром, то отчего же не допустить, что и неприятельская эскадра могла сделать то же и, дав продольный залп, оставить поле сражения. Следовательно, поместившись под ветром, мы не можем удержать неприятеля, желающего оставить поле сражения. Из того, что Нельсон писал в своих инструкциях, не значит, что он именно так думал. В этом отношении между Нельсоном и Суворовым большое сходство. Оба они нравственную сторону дела ставили выше всего, для этого Нельсону надо было, чтобы экипажи верили, что как бы он ни повел флот в дело, победа всегда останется за ним. Может быть, это была тоже высшая тактика со стороны Нельсона — не показывать, что придает тактическим соображениям особое значение. Вероятно, этими и другими сходными приемами он поднимал дух экипажей на своих кораблях и обеспечивал полный успех в деле.

Морская тактика есть наука, которая учит нас, как наивыгоднейшим образом пользоваться своими кораблями для уничтожения противника. Можно было бы сказать про Нельсона, что он пренебрег тактикой, если бы он действительно ставил свои корабли в невыгодные условия. Выше приведен-

ные рассуждения показывают, что этого не было, а потому было бы неосновательно упрекнуть Нельсона в пренебрежении к морской тактике, и надо, напротив, как сказано выше, признать его скорее инициатором в тактике, чем ее попирателем.

Что касается умения поднять дух на эскадрах, то в этом отношении Нельсону отдают справедливость все морские писатели.

48. Инструкция Наполеона Вильневу перед Трафальгарским сражением. Совершенный контраст с Наполеоном представляет его противник Вильнев, унылое настроение которого заражало тем же унынием всю его эскадру. Унылые люди не годятся для такого бойкого дела, как морское, в особенности во время войны.

В Кадиксе Вильнев получил от морского министра инструкцию, которая приводится ниже, ибо она показывает взгляд Наполеона на морское дело — взгляд весьма поучительный для моряков.

«Главное намерение императора, — писал министр, — состоит в том, чтобы отыскать в рядах, в каких бы то ни было званиях, офицеров, наиболее способных к высшему начальствованию. Но чего ищет он прежде всего, так это благородной любви к славе, соревнования к почестям, решительного характера и безграничного мужества. Его величество хочет уничтожить эту боязливую осторожность, эту оборонительную систему, которые мертвят нашу смелость и удваивают предприимчивость неприятеля. Эту смелость император желает видеть во всех своих адмиралах, капитанах, офицерах и матросах, и, каковы бы ни были ее последствия, он обещает свое внимание и милость всем тем, кто доведет ее до высшей степени. Не колеблясь нападать на слабейших и даже равные силы и сражаться с ними до уничтожения — вот, чего желает его величество. Для него ничто потеря кораблей, если только эти корабли потеряны со славой. Его величество не хочет, чтобы его эскадры держались в блокаде слабейшим неприятелем, и приказывает вам, в случае, если он явится таким образом перед Кадиксом, немедля атаковать его. Император предписывает вам сделать с вашей стороны все, чтобы внушить подобные чувства всем вашим подчиненным — делами, речами — словом, всем, что может возвысить душу. В этом отношении не должно пренебрегать ничем: смелые подвиги, всех родов ободрения, ри-

сковые предприятия, приказы, возбуждающие энтузиазм (его величество желает, чтобы эти приказы были как можно чаще отдаваемы и чтобы вы мне их регулярно пересылали). Все средства должны быть употреблены, чтобы оживить и возбудить мужество наших моряков. Его величество желает открыть им доступ ко всем почестям и отличиям, которые будут непременной наградой за каждый блистательный подвиг. Ему приятно надеяться, что вы первый заслужите эту награду, и я считаю себе приятным долгом сказать вам со всей искренностью, что, несмотря на упреки, которые мне велено вам сделать, его величество ожидает только первого блистательного дела, которое доказало бы ему ваше мужество, чтобы изъявить вам особенное свое благоволение и наградить вас самыми высшими отличиями».

В каждом слове этой инструкции слышен голос великого полководца, который верной и опытной рукой показывает флоту путь к славе. Нужно быть Вильневым, с его грустным настроением духа, чтобы не воспламениться этими великими словами воззваний, которые столько раз зажигали энтузиазмом ряды французских войск. Достойно внимания, что взгляды Наполеона относительно потери кораблей те же, что взгляды Нельсона; он также не придает значения сохранению кораблей и говорит, что «для него ничто потеря кораблей, если только эти корабли потеряны со славой». Понимая, что все дело в капитанах, он велит Вильневу: «не стесняясь старшинством, разыскать их в рядах флота, чтобы дать им командование».

Слова императора относительно наград не следует понимать в смысле торга со своим флотом, которому он обещает плату за исполнение известного дела; их надо понимать, как обещание Вильневу полной поддержки относительно его представлений; оно иначе и быть не могло. Такой военный человек, как Наполеон, хорошо понимал, что главнокомандующий, без поддержки центральной власти, не будет иметь на своих подчиненных должного влияния. Самому Вильневу император обещал награду, но опять-таки это было необходимо, чтобы ободрить главнокомандующего, ибо вся инструкция заключает в себе косвенно упреки Вильневу. Без этой фразы Вильнев остался бы под тяжелым гнетом, между тем, по мнению императора, «Вильнев принадлежал к числу тех, которые нуждаются скорее в шпоре, чем в узде». Человек с такими чувствами не годится в начальники флоту, идущему

в бой, и император давно уже сменил бы его, если бы Вильнев не имел поддержки в лице морского министра Декре. На смену Вильневу уже был послан вице-адмирал Розили, и в день выхода соединенного флота из Кадикса в море Розили находился уже в Мадриде.

49. Разбор инструкции Вильнева перед Трафальгарским сражением. Вильнев, получив вышеприведенную инструкцию императора, сделал над собой усилие и решил выйти в море, но своим приказом к кораблям соединенного флота он сам окончательно подготовил себе поражение:

«Все усилия наших (союзных) кораблей, — писал он, — должны стремиться к тому, чтобы подавать помощь более терпящим кораблям и быть как можно ближе к адмиральскому кораблю, который первый подаст в этом пример. Капитаны должны гораздо более советоваться с собственным мужеством и с любовью к славе, чем с сигналами адмирала, которые тот, окруженный неприятелем и в дыму, может быть не в состоянии уже сделать. Каждый капитан, который не будет в огне, будет не на своем месте, и сигнал, сделанный с тем, чтобы его к этому понудить, будет для него бесчестным пятном».

В начале этого приказа Вильнев ставит задачей не уничтожение неприятеля а подание помощи наиболее терпящим из своих же кораблей. Так что, строго следуя этой инструкции, корабль, который почти уничтожил противника, должен бросить свое дело недоконченным и стремиться подать помощь другому своему кораблю, если последний терпит от неприятельского огня. Вильнев сам намерен был показать пример, как это делать. Потом он предрешает то бедственное положение, в котором будет находиться адмиральский корабль, не имеющий возможности сделать сигнал, а последние слова приказа показывают, как он худо понял наставления Наполеона. Император советовал ему возбудить самолюбие капитанов, а между тем в словах Вильнева проскальзывает недоверие, и он заранее клеймит печатью позора честь своих капитанов, еще не успевших ни в чем провиниться. И Нельсон и Вильнев в сущности напоминают своим командирам об одном и том же, что в общем сражении каждый корабль должен драться, но в то время, как Нельсон умеет это сказать так, что вырывает из груди каждого капитана взрыв энтузиазма, Вильнев своей речью оскорбляет военное самолюбие людей перед самым вступлением в бой. Дело главнокомандую-

щего связать между собой командиров общим уважением, а Вильнев высказывает такое предположение, после которого некоторые командиры вероятно подумали: «очевидно, главнокомандующий имеет основание подозревать в трусости некоторых из нас, а потому дружного действия у нас не будет и, следовательно, нет надобности бросаться без разбора в огонь».

Наполеон, вспоминая на острове св. Елены различные условия ведения войны, писал: «надо говорить трусам, что они храбрые, если желаем, чтобы они такими сделались». Вильнев поступил обратно и сказал храбрым, что между ними есть трусы. Это уничтожило взаимное доверие и уважение капитанов между собой и подорвало в конец ту связь, какая могла существовать между судами. Никто не может считать свою храбрость вне всяких упреков, а потому слова Вильнева могли кольнуть каждого, и внутренне каждый мог косвенно принять упрек на себя. Что между французскими моряками были люди примерной отваги, тому свидетельство тот же Трафальгарский бой, где большинство французских кораблей дралось до полного изнеможения. Адмиральский корабль Bucentaure, спустивший с Вильневым флаг, потом без Вильнева отбился от неприятеля. Капитан корабля Pluton, у которого вода прибывала со скоростью 3 фута в час и оставалось лишь 400 человек команды, с 4 другими кораблями, 5 фрегатами и 2 бригами вышел из Кадикса на следующий день боя и отбил Neptune и Santissima Trinidad, которых англичане буксировали к Гибралтару. Так же замечательна по своей энергии деятельность командира фрегат Femide, капитана Жюган, подававшего помощь пострадавшим кораблям, и деятельность многих других.

И к этим-то людям Вильнев обращался, как к преступникам, тогда как они были в душе герои, и надо было лишь умение сплотить личный состав в одно целое для того, чтобы совершенно изменить результат сражения при Трафальгаре. Если бы авангард соединенного флота выказал более подвижности и без замедления повернул через фордевинд, как только увидел, что атака англичанами поведена на центр и арьергард, то сражение могло быть еще восстановлено, а между тем маневр исполняется очень поздно, и Дюмануар с пятью кораблями, подойдя к траверзу Bucentaure, решает, что «нападение на неприятеля

в такую минуту было бы делом отчаяния, которое послужило бы только к увеличению наших потерь».

Кровь стынет в жилах от одной мысли, что есть люди, которые со спокойной совестью могут отклоняться от общего сражения. Самое приближение их ободрило бы экипажи союзных судов, и кто знает, куда еще могла бы склониться победа! Положение победителя было крайне тяжелое, а 5 свежих кораблей составляют большую силу, и эти же самые корабли через несколько дней дрались с замечательной отвагой!

Дальнейшие комментарии на ту же тему излишни, и нет надобности приводить других доказательств влияния нравственной стороны на успех боя, ибо оно совершенно очевидно. Также очевидно, какое значение имеет личность главнокомандующего на успех морского сражения. Посадите Вильнева на английскую эскадру, а Нельсона на французскую за месяц до сражения, — получились бы другие результаты. Не даром древние говорили, что «лучше стадо баранов, предводимое львом, чем стадо львов, предводимое бараном».

50. Наполеон. Наполеон представляется большинству деспотом с непреклонной волей, который умел всех заставить себе подчиниться. Казалось бы, такому человеку не было надобности изучать средства, как действовать на единичные личности и на толпу. Соединяя в себе власть полководца и императора, он имел такую силу, что мог каждого заставить делать все, что угодно, но и этого оказывается недостаточно, и своему военному успеху Наполеон обязан не только гениальному умению двигать войска для исполнения задуманного предприятия, но еще и необычайному умению возбудить дух, пользуясь для этого разнообразными средствами. Войскам своим Наполеон не говорил, что неприятель плох, а напротив он говорил им, что неприятель стоек, но что он не устоит против французской армии.

Наполеону все удавалось, потому что, начиная дело, он брался за него обеими руками и не щадил никаких средств, чтобы обеспечить успех. Он говорил: «Перед сражением мне никогда не кажется, что у меня достаточно войск, и я притягиваю к себе все, что только могу». В этом заключается глубокий практический смысл, применимый ко всякому делу, и только применив все средства, можно рассчитывать на успех. При отсутствии энергии применяются в дело

средства недостаточные, и тогда следует неудача. Для удачи дела может быть нехватало очень немногого. Толпа не видит этой разницы, и Тьер справедливо говорит, что в оценке толпы между гениальным замыслом и интригой разница заключается только в том, что когда дело удается, то соображения, причинившие его, считаются гениальным замыслом, а когда не удается, то — гнусной интригой. Отсюда пословица, что «от великого до смешного только один шаг». Удалось — великое, не удалось — смешное.

Мы видели уже, какие советы давал Наполеон, чтобы поднять дух на флоте. Приведем ниже некоторые данные о способах, которыми Наполеон пользовался с той же целью вообще. Часть нижеприводимого мы заимствуем из военных заметок генерала Драгомирова («Военный Сборник», 1894 г., № 4).

«Обворожить, — говорит Драгомиров, заполонить, когда нужно навести ужас — никто не умел этого делать, как он. Немало было людей, ему враждебных, переходивших к искреннему расположению после первой встречи (император Александр I); немало было и таких, которые храбрились в приемной, возмущались раболепством других и которые сами раболепствовали и подчинялись его воле, когда приходилось стать с ним с глазу на глаз. Это был бессознательный гипнотизатор. Как он делал это, преданий осталось мало».

В сражении при Лонато (4 августа 1796 г.), происходившем в весьма закрытой местности, по которой войска были разбросаны, Бонапарт со свитой и небольшим конвоем случайно наткнулся на 4000-ую колонну австрийцев, от которой к нему подъехал офицер с требованием сдачи: «Знаете ли вы, с кем говорите? Я главнокомандующий, за мной вся армия! Как вы смеете!... Доложите начальнику вашей колонны, что я требую от него немедленной сдачи; если оружие не будет положено через 5 минут, я прикажу расстрелять всех до единого». И оружие кладут и сдаются. Ложь, высказанная должным тоном, стала для австрийцев за целую армию, несуществующее за действительное. Можно себе представить, сколько нужно было иметь в подобном положении самообладания, каким актером быть, чтобы не изменить себе ни глазом, ни мускулом, ни интонацией голоса!

51. Наполеон действует внушением. Под Фридландом (1807 г.) Наполеон, посылая Нея в атаку на наше левое

крыло (Сегюр, Histoire et Mèmoire), берет его выше локтя за руки и отдает приказание глаза в глаза. Драгомиров говорит, что Наполеон «бессознательно, конечно, применял к делу приемы внушения, теперь сделавшиеся достоянием науки».

Мы твердо верим, что Драгомиров прав, и если в самом деле наука внушения так разовьется, что ею можно пользоваться на практике, то тот из флотов, начальники которого первые его усвоят, будет иметь в бою преимущество. Будет большим упущением со стороны тактики, если она не воспользуется этим новым средством к одержанию побед. Дело в том, чтобы выиграть сражение, и все то, что дает успех, есть прямое дело тактики, которая в этом отношении безгранична.

52. *Наполеон переносит дерзости.* Не всегда, однако, Наполеон мог загипнотизировать того человека, в котором он нуждался, и ему не чужды были и другие средства. Так, при Маренго, когда победа склонилась на сторону австрийцев, и все маршалы, окружавшие Наполеона, были того мнения, что следует отступить, Дезе, подоспевший со своей дивизией, обратился к Бонапарту со следующей непочтительной фразой: «Battu g... f... que tu es?» Вместо того, чтобы обидеться на своего подчиненного, Бонапарт, которому в это время Дезе был крайне нужен, ответил довольно смиренно: Battant, battu, c'est le sort des batailles». Затем, спрошенный о его мнении относительно положения дел, Дезе вынул свои часы, посмотрел на них и сказал: «Oui, la bataille est perdue, mais il n'est que trois heures, il reste encore le temps d'en gagner une»[1]. Тотчас он повел в дело свою дивизию и вырвал из рук австрийцев победу. Впоследствии, через 15 лет, при Ватерлоо, Наполеон дорого бы дал за то, чтобы при нем был такой полководец, но Дезе давно уже не был в живых, он был убит там же, при Маренго, и в ту минуту, когда французы начали брать верх над австрийцами.

Однажды, обращаясь к маршалу Массена, который, как известно, был большой грабитель, Наполеон сказал: «Vous êtes le plus grand brigand du monde» (Вы самый большой разбойник в свете). «Après Vous, Sire» (после вас, Sire),— ответил Массена, и Наполеон это проглотил.

---

[1] Тьер, т. II, стр. 344.

Дело в том, что Наполеон всегда нуждался в исполнителях, и он знал, как трудно их найти. Ему нужен был, как мы видели выше, энергичный адмирал, который мог бы с французской эскадрой разбить английский флот, но, несмотря на все средства, которыми Наполеон располагал, ему не удалось достать такого адмирала, и он должен был мириться с командованием Вильнева.

Люди, умеющие работать и достигать результатов, знают цену сотрудникам. С «немогу-знайками» многого не сделаешь.

53. Воздействие Наполеона на массы. Относительно воздействия на массы Драгомиров говорит, что «тут требуются приемы грубые, показные, актерские; первая степень воздействия на массы — через единицы. Назвать по фамилии человека, стоящего в числе тысяч; спросить, не за такое ли дело он получил орден, зная вперед наверное, что именно за это дело, и пр. Моралисты пожалуй скажут, что это недостойные фокусы; пусть говорят — на то они и моралисты, чтобы читать нравоучения и требовать от других того, чему сами в практической жизни не следуют. Но для человека жизни, для человека, поставленного в необходимость достигать практических целей, — выбор таких средств, которые вели бы к достижению этих целей, а не к тому, чтобы остаться в дураках, является условием sine qua non. Да и сами они, эти строгие моралисты, разве не фокусничают в жизни на каждом шагу? Разве они не говорят зачастую при встрече: «charmè de vous voir», когда они вовсе не «charmès» и даже может быть совершенно наоборот? Мух ловят на мед, а не на уксус... «et si monde veut être trompè, il faut bien s'y soumettre»...[1]

Слова генерала Драгомирова разумеется не относятся к частной жизни, а к войне и политике. Если бы человек стал к частной жизни применять то, что допускается в политике, и захотел бы подражать военным хитростям Аннибала, то ему никто бы руки не подал. «Моралисты,—говорит Драгомиров, — вращаются в сфере идей политики, и военные люди имеют дело с интересами и страстями — оттого и непримиримое противоречие между теми и другими». Екатерина II сказала в разговоре с Дидро: «Вы работаете на бумаге, я на человеческой коже». Кавур сказал, что «если бы мы делали

---

[1] Если свет желает быть обманутым, нужно этому подчиняться.

для себя то, что делали для Италии, мы были бы большими негодяями».

Все вышеприведенное можно пояснить примером из тактики: когда Нельсон при Абукире напал на французский флот, то на этом последнем значительная часть команды была со шлюпками на берегу. Если бы это был поединок, то все обвинили бы Нельсона в том, что он воспользовался случайностью, и говорили бы, что сражение выиграно неправильно; но сражение не есть поединок, и тактика советует пользоваться всякими невыгодами неприятеля и не давать ему опомниться, пока он не будет разбит наголову.

Кроме воздействия на массы через единицы, Наполеон не забывал и других способов. В Военных правилах Наполеона (стр. 65) мы находим следующее изречение, показывающее, что ему было не безразлично, о чем между собой говорят офицеры и солдаты на бивуаках:

«Речи в минуты жаркого дела не могут придавать солдату храбрости: старые ветераны их едва слушают, а рекруты забывают при первом пушечном выстреле. Речи полезны только в продолжение кампании для уничтожения вредных внушений, ложных слухов, для поддержания доброго духа армии и чтобы доставить предмет разговоров на бивуаках. Печатный дневной приказ должен выполнить эти различные цели».

Наши краткие заметки о Наполеоне мы можем закончить описанием того, как обыкновенно давались им сражения.

54. Как давались Наполеоном сражения. «Столкновение начиналось, — пишет генерал Драгомиров, — обыкновенно около 5 часов утра. Наполеон, избрав себе невдалеке от резерва место, с которого открывался большой кругозор на поле битвы, следил за ее ходом, прогуливался, разговаривал с приближенными, принимал донесения, посылал приказания, а куда нужно — и выговоры; давал подкрепления и только тем, которые, он знал, даром не попросят, но чаще в них отказывал. Дело с разными перипетиями тянулось таким образом часов до 4 пополудни. Тогда он садился верхом, и все знали, что это значит: готовился coup de collier. В резерве раздавалось восторженное «Vive l'Empereur», которое перелетало в боевые линии, покрывало все боевые голоса, и когда доносилось до противников, у них сердце падало, ибо ожидался удар по всей линии, а кто же знал, где и как он обрушится?»

Таким образом, прежде чем нанести удар, Наполеон выдерживал противника под угрозой гибели одиннадцать, двенадцать часов, т. е. истощал его и физически и нравственно; усилив этим самым истощением впечатлительность воображения, он простым, но постоянно практикуемым и потому для его войск признанным приемом (садиться верхом), поднимает воображение своих до веры в несомненность победы, воображение чужих — до веры в неминуемость поражения.

Глава III

О ВОЕННО-МОРСКОЙ ПЕДАГОГИКЕ

55. Труды Гершельмана по вопросу о влиянии нравственного элемента на войне. В предыдущей главе мы коснулись влияния нравственного элемента на успех боя и показали, что этому элементу все полководцы придают большое значение. По вопросу о влиянии нравственного элемента, кроме писателей, цитированных в предыдущей главе, много потрудился г. Гершельман, который в последние годы поместил в «Военном Сборнике» ряд весьма ценных статей. Нравственный элемент есть действительно огромная сила на войне, и нужно стремиться, чтобы как морские, так и сухопутные войска в этом отношении были доведены до самого высокого совершенства.

Нравственный элемент создается воспитанием и образованием войск. Каждый человек получает свое воспитание и образование сперва в своей семье, потом в школе и, наконец, в жизни и на службе. Образование, получаемое в семье и школе, подлежит ведению педагогики, а на службе — науке, называемой морской администрацией. В этой главе мы рассмотрим задачи военно-морской педагогики.

56. Задачи военно-морской педагогики. Наука о военно-морском воспитании — военно-морская педагогика — должна преследовать главным образом цели военные. Надо создавать офицеров и нижних чинов, годных для войны. Все остальные условия второстепенные; надо давать общее развитие, но ни в коем случае не в ущерб главной задаче.

Говоря таким образом, мы не хотим сказать, что от офицера не требуется никакого общего развития, но общее развитие составляет показную часть дела, а потому оно никогда

не забудется. Может случиться обратное, что военно-морская педагогика, увлекаясь желанием всестороннего развития молодых людей в общеобразовательном отношении, упустит из виду самое существенное, т. е. развитие в них смелости, глазомера и находчивости — трех качеств, столь необходимых на войне. Если педагогика будет внимать голосу тактики, то она никогда не вдастся в столь нежелательную крайность, и в результате получится, что молодые люди, кончившие курс, будут соответствовать условиям морского боя, а в этом и заключается главное задание.

Рассмотрим сперва, какие качества должны иметь лица, избравшие военное поприще. Это покажет нам идеалы, к которым должна стремиться педагогика. Сперва рассмотрим, какие качества должен иметь полководец, а потом — какие качества должен иметь матрос.

57. *Наполеон о полководцах.* Все писатели сходятся в том, что от личных качеств полководца зависит очень многое. Никто однако же не говорит так определенно, как Наполеон, который выразился следующим образом:

«Не римская армия покорила галлов, а Цезарь; не карфагенская армия заставила Рим трепетать, а Аннибал; не македонская армия прошла до самой Индии, а Александр; не прусская армия защищала Пруссию в течение семи лет, а Фридрих» (On the study of naval warfare as a Science, стр. 540).

58. *Исторические справки о выдающихся полководцах.* Чтобы действительно яснее представить себе тип полководца или военноначальника, нужно изучать историю. История показывает нам не идеалы, а действительность, и тут мы видим, что люди, из которых выходят военные гении, иногда начинают выказывать свою гениальность в самой ранней молодости; иногда же люди эти смолоду или беспечны, или дюжинны и ничего не обещают.

Мы уже привели довольно подробный разбор личности Нельсона. Скажем, хотя в нескольких словах, о других знаменитых военных людях.

Наполеон был большой служака со дня выхода в офицеры. Он спал у своих пушек и всегда работал над изучением военного дела. Целые часы он проводил над планами и картами.

Александр Македонский считался с юношеского возраста предназначенным судьбой быть великим человеком. Его опи-

сывают нервным мальчиком и говорят, будто температура крови его была выше, чем у обыкновенных смертных. Его нервностью объясняется его пристрастие к вину.

Плутарх говорит (стр. 13): «При всей своей горячности (в смысле нравственном) Александр еще в детстве обнаруживал замечательную умеренность и равнодушие к телесным наслаждениям». Его однако упрекают за то, что у него очень долго продолжались послеобеденные пиршества.

Александр был щедр до самой высокой степени. Плутарх (стр. 38), говоря о подарках Александра перед персидским походом, прибавляет: «когда таким образом Александр расточил все свои средства, Пердикка сказал: «А себе, государь, что же ты оставляешь?» — «Надежду», отвечал Александр».

Юлий Цезарь был светский молодой человек, любивший увеселения, он был всегда энергичен и чувствовал в себе силу, но лишь позднее, получив управление Галлией, начал выявлять свою гениальность.

У Плутарха (стр. 31) мы находим следующее: «Рассказывают также, что в Испании в часы досуга Цезарь иногда читал историю Александра. Раз он до такой степени был взволнован этим чтением, что долго сидел в задумчивости и наконец громко зарыдал. Когда же друзья его спросили: чего же он расплакался, то он им ответил: «как же мне не печалиться, когда в мои годы Александр уже царствовал над столькими завоеванными странами, а я еще не могу похвалиться ни одним славным подвигом?»

Цезарь был тоже щедр на подарки, и Плутарх говорит (стр. 53), что он «побеждал своих врагов оружием римских граждан и привлекал к себе последних деньгами своих врагов».

Из наших полководцев выше всех стоит Суворов, который 15 лет был записан рядовым в Семеновский полк и произведен в офицеры на 24-м году; образования школьного не получил и всему учился сам. Он был ростом мал, тощ, хил, дурно сложен и некрасив, но уже с первой войны получил аттестацию: «быстр при рекогносцировке, отважен в бою и хладнокровен в опасности». Людям, которые от природы не наделены высокими физическими качествами, нет надобности опасаться за свою карьеру, — примером может служить Суворов. Приведенный отзыв о Суворове, когда он был еще молодым офицером, краток и красноречив. Он показывает

идеалы, к которым надо стремиться, и пусть педагогика поставит себе задачу готовить офицеров, про которых можно было бы сказать, что они: «быстры при рекогносцировках, отважны в бою и хладнокровны в опасности».

Из наших современников, Скобелев считался в своем полку плохим офицером. Если бы не было войны, то можно думать, что Скобелев никогда не выделился бы из толпы. Всю свою краткую службу он был в походах, и когда поход кончали, он не знал, что с собой делать, и погиб благодаря своей невоздержанности. История еще не сказала о Скобелеве своего последнего слова, но наше личное с ним знакомство во время Ахал-Текинского похода оставило о нем впечатление как о крупном военном таланте. Скобелев умел поднять дух в войсках, и один вид его был достаточен, чтобы у каждого явилось непреодолимое желание драться и разбить неприятеля. Люди лезли в огонь, и со Скобелевым во главе каждый был беззаветно храбр.

Каждый из знаменитых полководцев при своих дарованиях имел и крупные недостатки. Если он выдвигался, то только потому, что была нужда в хороших военноначальниках и эта нужда заставляла мириться с его недостатками. «Люди талантливые в военном деле, — как говорит генерал Леер, — весьма редки, и война заставляет прощать им многое». Наполеон, который всегда воевал и всегда нуждался в способных людях, в своих воспоминаниях на острове Св. Елены говорил, что «людей приходится брать, как они есть, и никогда не надо слушать, что одни говорят про других. Дело в том, чтобы выиграть сражение, для чего нужны подходящие люди. Если же слушать, что говорят один про других, то придется лишить себя весьма полезных людей». Этот человек, которого мы себе представляем идеалом деспотизма, до такой степени нуждался в талантливых людях, что он, как было сказано выше, переносил даже их дерзости. Но и Наполеон, несмотря на свое искусство, не всегда мог найти подходящих людей. Так, Наполеон не имел для командования кавалерией человека, подобного Зейдлицу, ибо Мюрат был не больше как рубака, и Наполеон не хотел ему предоставить должной самостоятельности в управлении кавалерией. Результат этого был тот, как говорит генерал Леер (П р и к л а д н а я т а к т и к а, приложение IV, стр. 30), что «в сражениях Фридриха Великого кавалерия действовала лучше, чем у Наполеона».

59. Качества, которые должен иметь полководец. Многие из военных писателей касаются подробно вопроса о желаемых в полководце качествах, и все согласны в том, что хотя ум есть бесспорно качество весьма важное, но характеру отдают предпочтение перед умом.

Первым качеством полководца считает Наполеон «холодную голову», т. е. способность «не делать себе картин», как выражается он на своем образном языке, другими словами: способность не подчиняться воображению, не делать из мухи слона. Суворов это качество называл весьма метким словом глазомер, заключающийся по мнению генерала Леера (Положительная стратегия, стр. 18), «в верной оценке в каждую минуту обстановки, условий, времени и пространства, необходимых на исполнение той или другой комбинации».

Жомини говорит: «Важнейшими качествами полководца всегда будет великий характер, или нравственная неустрашимость, ведущая к великим предприятиям, и потом хладнокровие, или душевное мужество, господствующее над опасностями. Познания являются уже в третьем разряде, но они всегда будут сильным вспомогательным средством. Чтобы не признать сего, надобно быть слепым; впрочем, как я уже выше сказал, не должно под сим разуметь обширной учености; надобно знать мало, но хорошо, и в особенности глубоко вникнуть в руководствующие правила» (Начертания военного искусства, Жомини, ч. I, стр. 115).

Далее Жомини говорит (стр. 118), что «фронтовой генерал, который сам обдумывал войну, будет равно способен к начальствованию».

Генерал Леер говорит по тому же предмету следующее:

«Путем анализа пытались мы очертить те качества, которыми должны обладать мастера в военном деле. Качества эти: характер, ум и глазомер, даже отдельно взятые, встречаются редко в том развитии, как они требуются войной. Насколько же редко они встречаются в счастливом сочетании между собой, образующем военный гений, тому лучшим доказательством служит история. На 20 веков их приходится не более 10 (Александр, Аннибал, Цезарь, Густав-Адольф, Тюренн, принц Евгений, Петр, Фридрих, Суворов и Наполеон). Как видно, природа скупа на таких людей, а в военном деле скупее, чем где-либо» (Положительная стратегия. Леер, стр. 18).

Мармон в своем сочинении Esprit des institutions militaires (стр. 264 и 265) так определяет качества полководца: «Две вещи необходимы полководцу — ум и характер. Ум потому, что без него немыслимо составление какого либо соображения. Характер потому, что без сильной и строго последовательной воли нельзя обеспечить успеха исполнения составленных планов. Но здесь дело все в относительных качествах, а не в абсолютных; это отношение само по себе составляет весьма важный элемент успеха. Если мы выразим в цифрах каждую из этих способностей, то я предпочел бы генерала, ум которого 5, а характер 10, — генералу, ум которого равен 15, а характер 8. Когда характер господствует над умом, и ум всетаки имеет известную глубину, — человек при этом условии идет к определенной цели и имеет шансы ее достигнуть. Когда же, наоборот, ум берет верх над характером, то это ведет к ежеминутной перемене намерений, предположений и направлений, потому что обширный ум склонен ежеминутно смотреть на вопрос с новой точки зрения. Если сила воли не в состоянии положить конца этим колебаниям, то неизбежно балансирование между разными решениями, непринятие никакого (это и есть худшее); вместо того чтобы приближаться к цели, нерешительность нас от нее все более и более удаляет и, наконец, окончательно сбивает с толку».

Маршал Саксонский говорит почти то же, а именно:

«Первое из всех качеств в полководце — есть характер (храбрость), без него я не придаю значения остальным, потому что они делаются бесполезными. Второе ум... и третье здоровье» (Положительная стратегия, Леер, стр. 17).

Общий вывод из всего вышесказанного, по отношению к уму и характеру, можно резюмировать словами Наполеона, который сравнивает характер с основанием прямоугольника, а ум с высотой, и говорит: «Полководец, выражаясь более осязательно в отношении основания «характера» и высоты «ума», должен представлять как бы квадрат. Если же однако одно из этих двух качеств должно преобладать, то предпочтительнее, чтобы это был характер, а не ум».

Кроме характера и ума, полководец должен иметь знание и здоровье. Жомини требует от полководца еще справедливости. Он пишет:

«К несчастью, качество отдавать справедливость заслугам весьма редко встречается; посредственные умы всегда зави-

стливы и весьма склонны к выбору дурных приближенных, боясь, чтобы не сказали, что ими руководствуют, и не умея понять, что тому, который носит имя главнокомандующего, приписывают всегда полную славу успеха, даже если бы он в нем и принимал наималейшее участие» (Начертания военного искусства, Жомини, ч. I, стр. 116).

60. Качества, которые желательны в командующем флотом. По этому предмету мы не имеем таких определенных отзывов, как по вопросу о командующем на сухом пути. В общем надо признать, что командующий на море должен иметь те же качества, как и командующий на берегу, но, разумеется, применительно к роду деятельности в морской обстановке. Например, познания начальника на море иные, чем у начальника на суше, и глазомер сухопутный недостаточен, чтобы ясно взвесить обстоятельства, которые встретятся на море.

Но особенности морской обстановки требуют вдобавок некоторых особых качеств. Мы не будем распространяться о многом, но скажем лишь, что командующий флотом должен иметь морской глаз, т. е. умение на-глаз оценить положение своего судна и эскадры относительно чужих судов и берега. Человек, не имеющий хорошего морского глаза, не может хорошо управиться со своим кораблем и, следовательно, своей эскадрой. Морской глаз есть качество врожденное, но воспитанием и практикой можно в этом деле значительно усовершенствоваться. Мы, однако, лично знаем людей высокодаровитых, которые решительно не могли усвоить уменья управлять кораблем, хотя впоследствии проявили необыкновенные способности по технике и администрации.

Это не значит, что человек не должен делать над собой усилий, чтобы приобрести морской глаз, ибо старанием каждый может побороть свои недостатки и развить свои хорошие качества. Человек, не близорукий от природы и имеющий достаточную остроту зрения, путем практики может значительно улучшить себя в отношении морского глаза.

61. Морской глаз и глазомер. Не следует ли однако то, что называется морским глазом, отнести к суворовскому глазомеру? Нам кажется, что целиком этого сделать нельзя; разумеется, в том и другом есть много общего, но есть и разница. Для правильности номенклатуры с этим делом надо разобраться. Можно иметь морской глаз, бесподобно управлять своим кораблем и совершенно не иметь военного глазомера, т. е. умения оценить свое положение относительно не-

приятеля. Если суворовский глазомер применительно к военно-морскому делу назвать военно-морским глазомером, то это введет новый термин, и потому мы остановимся на том, что будем подразумевать под словом глазомер то, что было сказано нами в п. 59, а под словом морской глаз — способность управлять своим кораблем и видеть по первому взгляду на корабль все его наружные недостатки, которые могут служить для некоторых соображений о внутренних его качествах.

62. *Заключение о качествах, которые желательны в командующем флотом.* Применяя все сказанное выше к морской обстановке, мы можем считать, что командующий флотом должен иметь следующие качества:

1) характер, к которому также относится храбрость и хладнокровие,
2) ум,
3) глазомер,
4) морской глаз,
5) познания,
6) здоровье,
7) справедливость.

63. *Качества, которые должен иметь солдат.* Рассмотрев качества главнокомандующего, посмотрим теперь, какие качества должен иметь солдат. Наполеон говорит следующее: «Первое качество солдата состоит в мужественном перенесении трудов и лишений войны; храбрость составляет только второстепенное качество» (Военные правила Наполеона, СПБ, 1846 г., стр. 63, LIX).

Генерал Драгомиров (стр. 33) говорит, что от солдата требуются на войне следующие качества:

а) чувство долга, доведенное до самоотвержения или готовности пожертвовать собой для выручки товарищей: неустрашимость, находчивость, беспрекословное повиновение воле начальника во всем, касающемся службы;

б) способность выносить тягости и лишения военного времени безропотно и без быстрого истощения сил;

в) искусное действие своим оружием;

г) умение согласовать свои движения и действия с товарищами;

д) ловкость в преодолении встречаемых на местности преград и умение пользоваться ими для собственного укрепления от осмотра и выстрелов неприятеля, не лишаясь однако же возможности его видеть и стрелять по нем.

Первые два пункта определяют воспитание солдата; последние три — его образование.

64. Качества, которые должен иметь матрос. По этому предмету можно исписать целые томы, но мы не имеем такого намерения и скажем лишь вкратце наше заключение, основываясь на мнениях цитированных выше авторитетов и наших собственных соображениях. Матрос должен обладать следующими качествами:

1) здоровье и выносливость,
2) привычка к дисциплине,
3) привычка к морю,
4) смелость,
5) познания.

65. Качества, которые должен иметь каждый из военнослужащих. Мы нарочно старались очертить качества самого главного лица на плавающем флоте и обыкновенного матроса. Все остальные должности требуют и тех и других качеств, ибо каждому приходится начальствовать над одними и подчиняться другим. Задача военного воспитания сводится именно к тому, чтобы придать всем военнослужащим вышеперечисленные качества.

66. Воспитание, получаемое в своей семье. Свое первоначальное воспитание каждый человек получает от своей матери, и то, что западает в душу ребенка в раннем возрасте, останется в нем на всю жизнь. Мы видим, например, у азиатских народов, что ребенка воспитывают с постоянной мыслью о том, что на нем лежит долг отомстить за кровь его отца или брата, и молодой человек, достигая зрелого возраста, под постоянным впечатлением той же мысли, пойдет на верную гибель, чтобы исполнить то, для чего он считает себя родившимся.

Народы так привыкли теперь к благодеяниям мирного времени, что военная доблесть начинает мало-помалу исчезать. Войны последних трех четвертей настоящего столетия ведутся довольно гуманно, ужасы войны в народных сказаниях с каждым годом все более и более бледнеют, и теперь уже не так часто встретите мать, которая бы говорила своему сыну, что он должен расти и крепнуть, чтобы защитить свой родной очаг и свою родину. Дело это считается как бы делом правительства, тогда как военная доблесть в сущности есть дело общественное и всенародное.

67. Жомини о необходимости военной доблести во всей нации. Послушаем, что говорят о военной доблести люди государственного ума.

Жомини пишет: «Ежели правительство не будет стараться возбудить военный дух в государстве, то лучшие меры, принятые им для образования армии, будут тщетны» (Начертания военного искусства, Жомини, ч. I, стр. 124).

Во второй части своего труда (стр. 2) Жомини возвращается к этому вопросу и говорит: «Состав и качество войск, превосходство в артиллерии или кавалерии и хорошее их употребление, но, сверх всего этого, нравственное состояние армии и даже народов — вот что доставляет победы более или менее решительные и предопределяет их результаты».

68. Военная доблесть в народе. Никто не может быть пророком в политике, но было бы неосторожно думать, что великое переселение народов более не повторится, а если начнется движение желтой расы с востока на запад, то мы первые должны будем своей грудью остановить этот поток. Благоразумие требует готовиться к таким событиям, и эти приготовления не могут принести никакого вреда; они лишь внесут в массу то, чего так много было у римлян во времена их владычества и отсутствие чего повело к падению этой всемирной империи.

Не моему слабому голосу защищать эти великие принципы, и в сущности мы не в праве бросить упрек русской женщине в ее неумении воспитать доблестного человека. Прибывающие к нам ежегодно новобранцы могут служить живым доказательством того, что русская женщина дает в ряды армии и флота материал, вполне годный для войны; люди эти приучены к труду, выносливости и послушанию; они безропотны и нетребовательны — лучшего желать трудно.

В семье простонародья есть дисциплина и уважение к родительской власти. Мать говорит сыну, что он должен расти и крепнуть, чтобы под старость кормить своих родителей, и таким образом ребенок с колыбели приучается к сознанию лежащего на нем долга. Нам могут сказать, что в семье простонародья, из которого выходит преобладающая часть новобранцев, меньше всего думают о системе воспитания и что это делается бессознательно. Но если даже женщина в семье простонародья и делает свое дело по отношению к государству бессознательно, то заслуга ее от этого не уменьшается,

и, разумеется, она стоит выше тех некоторых женщин среднего класса, которые, имея возможность сознательно отнестись к делу, дают государству хворых здоровьем и разбитых нравственно молодых людей, которые, не будучи способны ни на какое дело, являются лишь излишним бременем для общества, а иногда и источником расхода для государства.

69. Влияние народных сказок. Мы думаем, — никто не будет отрицать того факта, что обстановка и рассказы в детстве оставляют следы на всю жизнь человека. Пушкин говорил, что первая искра поэзии запала в его душу из сказок его няни. В недавнее время народные сказки и былины стали бережно собирать, и весь Петербург слушал этих сказателей и сказательниц былин. На редком из кораблей не найдется сказочника, который в течение трехлетнего дальнего плавания почти ежедневно рассказывает своим товарищам все новые и новые сказки. Очевидно, в народе есть какая-то сила, сохраняющая древние сказания о битвах и богатырях, и никто не будет отрицать, что сказания эти не влияют так или иначе на нравственную сторону человека. Желательно, чтобы те из сказаний, которые поднимают дух военной доблести, не выводились.

70. Школьное образование или обучение на деле. Из семьи молодой человек, желающий быть офицером, должен поступить в корпус, и годы, которые он проведет в учебном заведении, имеют огромное значение на бóльшую или меньшую пригодность офицера к войне. По отношению к школьному образованию заслуживает внимания драгомировский вопрос: чему следует не учить? Нужно быть Драгомировым, чтобы поставить этот вопрос, но мы полагаем, что всякий дюжинный человек поймет его важность. Все преподаватели склонны расширять свои курсы, и нужно, чтобы чья-нибудь сдерживающая рука клала свое veto, чтобы учителя не давали длинных объяснений тем предметам, которые на практике, в плавании, во сто раз легче усвоить, чем по книгам и чертежам. Надо учить в школе лишь тому, чему неудобно учиться на службе.

Могут быть однако же две системы образования — одна школьная, а другая на деле. Англичане всегда предпочитали последнюю из этих систем; она больше подходит к тому, что мы видим в частном деле. Для того чтобы сделаться инженером в Англии, молодой человек, окончив курс общих наук в

возрасте от 15 до 17 лет, поступает на завод, где в течение четырех лет проходит все мастерства. Некоторые еще потом поступают в специальные школы, но большинство на заводе оканчивает свое специальное образование.

В Соединенных Штатах молодой человек, желающий быть моряком или морским механиком, должен в возрасте около 15 лет, по окончании общего образования, поступить на корабль матросом или масленщиком («Морской Сборник», 1896 г., № 6). Специальные знания он приобретает на практике или в тех руководствах, которые берет с собой в море. То, что у нас называется мореходная школа, у них не существует, а моряки есть, тогда как при системе школ происходит совершенно обратное, т. е. школы есть, а моряков нет. В Америке, да и почти везде за границей, считают, что когда дело идет об общем образовании, то школа есть лучшее средство; когда же задание состоит в усвоении ремесла, то жизнь и дело учат лучше школы. Несмотря на то, что высшему образованию у нас в России дают такие льготы, как нигде, множество лиц с высшим техническим образованием не находит себе мест. Хозяева заводов во многих случаях предпочитают иметь простых практиков, привычных к своему делу, вместо теоретиков, если они не умеют приложить своих познаний к ремеслу.

Недостаток школьного образования заключается именно в том, что воспитанники видят все искусственное, а не естественное, и имеют отношение не к людям того ремесла, которое изучают, а к педагогам. Чем лучше педагог, т. е. человек, умеющий обращаться с юношеством, тем меньше он похож на тот тип, который называется бравым моряком или смелым механиком, тогда как этим собственно типам и должен был бы молодой человек подражать.

Осмотрев однажды один из учебных кораблей и увидев полную систематичность в занятиях, распределении времени и пр., я невольно задался потом мыслью — не убивается ли в молодом человеке систематично (этим систематичным путем) дух смелости и решительности. Не ведет ли вся эта система к тому, что у юношей невольно является робость и опасение отступать от рутины? Даже позднее оставление в школе влияет на молодого человека неблагоприятно. Если 22-летнего юношу держать взаперти как ученика, то он потом долго еще и в жизни будет робким учеником, а не смелым деловым человеком.

71. Заключение. Все вышесказанное приводит нас к убеждению, что личный состав офицеров нашего флота выиграл бы, если бы средний год выпуска в офицеры понизили приблизительно до 18 лет, а происшедшие от того недочеты в специальных теоретических познаниях преподавались в классах в офицерском звании. Надо, чтобы каждый знал, что с выходом из школы учение не оканчивается и что всю свою службу офицер, не желающий итти назад, должен учиться и работать.

Глава IV

САМООБРАЗОВАНИЕ И САМОВОСПИТАНИЕ

72. Общие соображения. Человек, окончивший школьное образование, должен вступить в жизнь с сознанием, что он еще ничего не знает и не имеет никакого военного воспитания и что его познакомили лишь с программой знаний и показали рамки, в которые должна вложиться его личность в смысле воспитания, но и то и другое ему придется достигнуть самому, своими собственными трудами, не надеясь на чью-нибудь помощь. Военное воспитание мы ставим не ниже военного образования, а потому начнем с него.

73. Необходимо освоиться с мыслью — «погибнуть с честью». Весьма важен вопрос, что именно должен усвоить себе молодой человек, начинающий сознательно относиться к делу, если он избрал для себя военное поприще. Ответ на этот вопрос мы находим у Клаузевица, которому принадлежат многие весьма высокие положения. Говоря о том, что иногда приходится решаться на предприятия, не ожидая благоприятного исхода, решаться потому, что ничего лучшего сделать нельзя, Клаузевиц говорит: «Дабы в подобную минуту не лишиться спокойствия и твердости (качеств, которые война всегда стремится поколебать, прежде всего), которые в подобном положении весьма трудно сохранить, но без которых самые блестящие способности ума становятся бесполезными, нужно вперед освоиться с мыслью — погибнуть с честью. Эту мысль должно благоговейно сохранять и беспрерывно в себе питать, дабы с ней совершенно свыкнуться. Будьте убеждены, что без этой твердой решимости ничего великого не делается даже в самой счастливой войне, а в беде и подавно» (Учение о войне, Клаузевиц, стр. 7).

Выражение Клаузевица, что мысль погибнуть с честью нужно в себе питать, дабы с ней свыкнуться, имеет глубокое значение. Всякое живое существо в силу инстинкта боится смерти, но человеку дана воля, чтобы побороть в себе этот инстинкт. Мы видим, что звери не только боятся смерти каждый для себя, но и боятся смерти других, себе подобных. Когда какое-нибудь животное впадает в предсмертную агонию, то все окружавшее его стадо разбегается. Человек поборол в себе это чувство, и он безбоязненно работает у умирающего, чтобы облегчить его агонию или возвратить к жизни. Более того, человек с древних времен стремился побороть в себе опасение за свою жизнь, и военная доблесть, в которой пренебрежение к смерти есть главное, давно уже была в наибольшем почете.

Все знаменитые полководцы были лично храбры: Александр и Цезарь многократно действовали своим собственным мечом и в критические минуты сами становились во главе своих легионов.

Переход к огнестрельному оружию отодвинул главнокомандующего от линии боя, которая растянулась на огромное пространство. Трудно себе представить теперь главнокомандующего, который с обнаженным мечом бросился бы впереди войск на неприятельскую колонну, но частный начальник не есть главнокомандующий, и для каждого военного должно быть заветной мечтой кинуться вперед свой части и своим примером вызвать дружную атаку и поражение неприятеля.

Генерал Драгомиров говорит, что «только тот и побеждает, кто не боится погибнуть»; следовательно, желающий победить должен решить, что он или победит или погибнет, и только при этих условиях его можно признать достойным победы. В минуту увлечения человек не только охотно жертвует своей жизнью, но и мысль о смертельном бое ему может казаться заманчивой.

Скобелев, умевший лучше чем кто-нибудь увлечь войска и бросить их в самый жаркий огонь, перед штурмом Геок-Тепе поставил потерявший свое знамя батальон Апшеронского полка во главе штурмующей колонны и поднял дух солдат несколькими словами, в которых поздравил их с «тою почетною смертью, которая им предстоит, чтобы выручить свое знамя». По словам очевидцев, благодаря этим словам люди лезли в огонь с увлечением.

Предварительной подготовкой человек может не только сделать себя восприимчивым к воззванию свыше, но и способным лично действовать на других своим увлечением и примером. Каждый военный человек действительно должен воспитать в себе сознание того, что ему придется пожертвовать свою жизнь. Когда он подумает об этом серьезно в первый раз, то вероятно побледнеет и почувствует, как кровь в нем начинает стыть. На второй раз эта мысль не произведет уже на него столь тяжелого впечатления, а впоследствии он так с ней свыкнется, что она ему будет казаться родной и даже заманчивой.

Когда к Скобелеву обратилась с упреком мать офицера, убитого на передовых постах, куда он был послан нашим народным героем, то он ответил ей: «Сударыня, ваш сын удостоился высшей награды, которую может желать для себя военный: он был убит в бою, — лучшей награды я для себя никогда не желал». Как мы знаем, лично Скобелеву, бывшему столько раз в опасности, не суждено было получить такую награду.

Суворов, как мы цитировали уже выше, не говорил своим солдатам, что они никогда не будут убиты, а, напротив, говорил им, чтобы они смотрели смерти в лицо: «умирай за дом богородицы! за Матушку (императрицу)! за пресветлейший дом! Церковь бога молит. Кто остался жив, тому и «честь и слава».

Мы знаем много примеров, что не только единичные люди, но целые группы людей спокойно относились к смерти. Так, во время французской революции, заключенные, знавшие, что им предстоит гильотина, проводили время в веселых разговорах, как будто никакой неприятности им не предстояло. Обыкновенно вечером получался листок с фамилиями тех, которые утром должны быть гильотинированы, и чтение листка весьма часто встречалось шутками и остроумными замечаниями лиц, коим оставалось жить лишь несколько часов.

74. *Взгляды Скобелева.* Скобелев говорил нам, что когда его, раненого, несли, то он мысленно обдумывал, что он должен говорить. При этом он решил, что если рана легкая, то надо говорить одно, а если рана смертельна, то он будет говорить другое. Это показывает, что в ту минуту Скобелев, даже раненый, решительно не боялся смерти.

Надо однако же иметь в виду, что никаким воспитанием нельзя вполне побороть природный инстинкт. Мы для при-

мера возьмем самого Скобелева, которого никто не упрекнет в трусости. Автору привелось перевозить морем раненых под Плевной и в других местах и судить об отваге Скобелева по рассказам людей, которым не было интереса хвалить его. Все они в один голос превозносили Скобелева и говорили, что чем опасность сильнее, тем Скобелев казался веселее. Мы вспоминаем наш разговор со Скобелевым перед Ахал-Текинской экспедицией. Скобелев расспрашивал автора о подробностях минных атак, причем автор говорил ему, что все дело тут в личной храбрости.

«Я воображаю, — сказал автор, — что сделали бы вы, никогда не знавший чувства страха?»

«Вы ошибаетесь, если думаете, что есть люди совершенно без страха, — ответил Скобелев. — Я в это не верю и думаю, что всякий человек в одном случае беззаветно храбр, в другом — труслив. В большей части случаев у человека с достаточно сильной волей хватит самообладания, чтобы побороть в себе чувство страха, но я сам помню, как лежал в канаве и не смел приподнять голову, ибо мне казалось, что надо мной сплошная туча пуль. Через несколько минут я поборол в себе это чувство и, чтобы наказать себя, пошел в еще бо́льший огонь, но когда лежал в канаве, я был самый жалкий трус».

Из этого рассказа Скобелева можно вывести то нравоучение, что, если под огнем у кого-нибудь явится чувство страха, то надо этому не удивляться, а следует только сознательно побороть в себе это чувство, и самообладание сейчас же явится. Чем человек развитее, тем в большей мере он может усвоить себе самообладание.

Офицеры должны знать, что им придется обадривать команду. На артиллерийских учениях батарейный командир дает поправки на расстояния и прочие данные для стрельбы. В бою он мог бы делать то же лишь при первых выстрелах, пока не будет потерь, а когда начнутся потери, то ему надобно прежде всего ободрить команду и своим спокойствием подать пример хладнокровия, иначе ошибки в наводке пушек будут сторицею превышать деривацию и другие табличные поправки.

Есть разные способы, как ободрить команду и возвратить ей должное хладнокровие. Скобелев советовал в некоторых случаях начинать проделывать ружейные приемы, т. е. делать то, к чему нижний чин более всего привычен при мирном

обучении. Мы сожалеем, что не записали многие рассказы Скобелева из его собственного боевого опыта, но мы помним один, который подходит к разбираемому предмету. Дело было во время Турецкой войны 1877—1878 гг. Рота брала какой-то редут, занятый турками; люди пошли в атаку, но вследствие сильного огня не добежали до линии неприятеля и залегли. Залег и ротный командир. Когда первые впечатления прошли, ротный командир стал переговариваться с ближайшими солдатами, говоря им, что так лежать нельзя, что надо итти вперед; солдаты ответили, что они тогда заробели, но что они теперь пойдут... Этот разговор прошел по всей линии, и ротному командиру передали, что все до одного божатся, что пойдут и не остановятся пока не возьмут редута, что пусть только ротный подаст знак и что отсталых не будет. Убедившись таким образом, что люди оправились от первых впечатлений, ротный объявил, что он вскочит и чтобы все следовали за ним; сказано—сделано, и в несколько минут редут был взят. Скобелев прибыл, когда в редуте уже стоял весь батальон, причем, убедившись, что неприятель оказал серьезное сопротивление, он собрал офицеров и потребовал, чтобы они указали достойнейшего для представления к награде георгиевским крестом. Офицеры, разумеется, указали на того самого ротного командира, который брал редут, и Скобелев удалился, довольный как взятием редута, так и тем, что награжден будет человек, заслуживший награду. Вечером к Скобелеву прибыл батальонный командир, чтобы доложить, что офицеры, не будучи подготовлены к вопросу о дальнейшем, указали не на того офицера, кого следует. В доказательство он рассказал, как было дело, подчеркнув, что офицер употребил недостойный пример, чтобы поднять свою роту. Скобелев остался однако же при прежнем решении, ибо, по его мнению, в данной обстановке офицер поступил правильно. Было бы хуже, если бы он вскочил и пошел на укрепление, не поддержанный всеми своими людьми[1].

75. *Морякам больше чем кому-нибудь необходимо усвоить мысль — «погибнуть с честью».* Вернемся еще раз к положению Клаузевица о необходимости благоговейно сохранять и питать мысль о предстоящей смерти. Морякам это нужно даже больше, чем сухопутным, ибо сухопутные втягиваются в боевую обстановку мало-помалу. Армия не сразу вступает в

---

[1] Из рассказа Скобелева автору.

генеральное сражение; сначала идут незначительные стычки впереди, и вид раненых и убитых на поле сражения, равно как и постоянные известия о выбывших из строя, притупляют до некоторой степени боязнь смерти, так что к генеральному сражению люди будут уже несколько обтерпевшись. Толстой хорошо описывает в своем романе «Война и мир» команду «сомкнись», после того как ядром или картечью выбивало из строя несколько человек. Защитники Севастополя, которые несколько месяцев оставались на своих бастионах, до такой степени привыкли к мысли о смерти, что каждый из них считал для себя случайностью то, что он жив, а не то, что он может быть убит. Капитан 1-го ранга Шеман, молодецки командовавший морской батареей при осаде Геок-Тепе говорил нам, что у него впервые явилось предположение, что он останется жив только тогда, когда он был тяжело ранен.

В иных условиях находятся военные действия на море. большое сражение может последовать совершенно без предварительной подготовки, и тот флот, на котором личный состав еще в мирное время освоится с мыслью погибнуть с честью, тот флот, повторяем мы, будет иметь большое нравственное преимущество над противником.

76. О воспитании воли. Нам приходилось слышать после наших лекций в Кронштадтском морском собрании замечание, что полководцы и писатели, перечисляя разные качества, которыми должен обладать главнокомандующий, ничего не упоминают «о крепости нервов». Главнокомандующий и вообще каждый военнослужащий, по их мнению, должен иметь крепкие нервы, и что без этого условия он не будет годен для того дела, к которому предназначен. В оправдание авторитетов, которые нами были цитированы, надо сказать, что под словом характер они вероятно подразумевали способность владеть собою, т. е. не допускать таких проявлений в своей нервной системе, которые могли бы мешать работе.

Заслуживают практического изучения вопросы: 1) Может ли человек так воспитать свою волю, чтобы она стояла выше видимых нервных проявлений, т. е. можно ли по желанию заглушать в себе чувство страха? 2) Можно ли сделать себя чутким в известном отношении, например к движениям своего и чужих кораблей, игнорируя в то же время другие и даже более сильные раздражения, как шум стрельбы из орудий и пр. По этому предмету мы спросили человека

весьма компетентного, а именно доктора Шидловского, и он дал нам следующий отзыв:

«Нервная система у одних людей благодаря природе и воспитанию может быть менее или более восприимчивой к внешним раздражениям; уменьшенная восприимчивость нервов наблюдается вообще у мало развитых людей. Люди интеллигентные и способные обладают, вообще, подвижными нервами, и если у них сила воли недостаточно развита, тогда многие нервные раздражения переходят в различные формы мышечных сокращений, как то: вздрагивание, бледность покровов, дрожь, плач и пр., т. е. получается то, что называют нервными натурами. При развитой же силе воли эффект нервных раздражений достигнет до мышечных сокращений лишь после тщательного анализа их высшей умственной деятельностью и в этом случае только те нервные раздражения доводятся до мышечных сокращений, которые признаны в данном примере весьма полезными. Получаются люди, хотя и с восприимчивыми нервами, но с большим твердым характером, и деятельность подобных людей во всех областях является в высшей степени продуктивной.

«Впечатлительность нервной системы к внешним раздражениям в известном направлении может быть развита систематическими упражнениями, на чем основано изучение и приготовление людей к всевозможным специальностям, и, как мы видели, чтобы деятельность этих людей была особенно полезна, необходимо развить в них также и силу воли. Последняя, чтобы быть в состоянии всегда целесообразно руководить всеми мышечными сокращениями, должна быть под контролем хорошей высшей умственной деятельности, т. е. того, что в общежитии называется умом. Ум есть высшее дарование провидения и может быть всесторонне развит учением, т. е. систематизированием и группировкой в головном мозгу нервных раздражений, получаемых с помощью наших органов чувств из окружающей среды. Отсюда вытекает, что при развитой силе воли, но без участия ума, получается упрямство, а ум с силой воли дает полезную настойчивость характера.

«Местопребывание силы воли и ума есть головной мозг, откуда посылаются через спинной мозг нервные импульсы для всевозможных мышечных сокращений. Все внешние нервные раздражения, воспринятые органами чувств, идут в головной мозг, где с помощью ума и воли решается, какое в

данных обстоятельствах полезно произвести мышечное сокращение, т. е., говоря простым языком, как произвести действие. В этом случае соотношение между полученным в мозгу раздражением и посылкой из мозга приказания для нужного мышечного сокращения может быть до бесконечности разнообразно — все зависит от степени развитости силы воли. Человек, развивший в себе силу воли до высшей степени, может умереть от ужасной нравственной и физической боли, не дрогнув, как говорят, ни одним мускулом, не моргнув глазом, а другой, напротив, не упражнявший свою волю мечется, плачет, даже падает в обморок (высшее потрясение нервной системы) от одного приближения режущего инструмента или вида крови. Повторяю, разнообразие в данном случае наблюдается до бесконечности: люди, лично испытавшие и стойко перенесшие все ужасы войны, чуть не падают в обморок, заметив следы крови в своей мокроте.

«Изменить по желанию степень проводимости нервов от периферии к центру человек не имеет возможности, например, он не может заставить себя не чувствовать боли; но силой воли вместе с умом, он может воздержаться от проявления бесполезных для данного случая мышечных сокращений, т. е. воздержаться от слез, стонов и т. п.

«Все целесообразные, гармонические мышечные сокращения в теле происходят под руководством центров, содержащихся в головном мозгу. Пока человек изучает какое-нибудь сложное мышечное движение (ходьбу, танцы, игру на музыкальном инструменте и т. п.), до тех по все эти сокращения мышц контролируются сознанием, но раз они изучены, т. е. в мозгу уже установилось некоторое нужное сочетание нервных элементов, тогда все эти движения делаются помимо сознания и делаются, конечно, быстрее и лучше, чем если бы человек обдумывал всякое свое движение. Походка бывает в высшей степени неграциозной, когда человек знает, что на него смотрят и он желает пройти лучше, чем обыкновенно. Эти факты мы приводим к тому, чтобы показать, что в нашем головном мозгу имеются элементы, вызванные нашей волей, нашим сознанием, и которые впоследствии следят за нашими мышечными сокращениями и тогда, когда мы об этом совершенно не думаем. Мать не просыпается от передвижения мебели в соседней комнате, а слышит малейшее движение в колыбели своего ребенка; мы просыпаемся в любой час ночи, если это нам нужно. Привести подобных примеров можно

множество, и нужно сказать, что благодаря обстоятельствам эта область нервной деятельности в человеке может быть развита в высшей степени и в крайне разнообразных направлениях. Человек, думая и обсуждая одно, может в то же время, совершенно не сознавая, делать весьма сложные целесообразные движения. Разнообразие направлений нервной деятельности в человеке бесконечно, но как следует поступать, чтобы развить ту или другую область этой нервной работы, почти совершенно не выяснено.

«Факт, что человек может развить в себе волю, не подлежит сомнению, и ввиду ее громадного значения как в жизни отдельного человека, так и целых обществ, на воспитание ее (воли) следует обращать больше внимания, чем это делают теперь, хотя бы в этом направлении, ввиду недостаточных научных данных, каждому, работая над собой, приходилось бы итти ощупью».

77. *Заключение о воспитании воли.* Из вышеприведенного отзыва доктора Шидловского мы приходим к следующим заключениям:

а) Искусственное, школьное, умственное развитие нарушает равновесие между силой воли и нервной впечатлительностью, а потому в образованном классе встречается такое множество примеров нервнораздражительных людей (неврастеников). Чтобы этой ненормальности не случалось, необходимо с юного возраста развивать волю, дабы иметь способность не терять самообладания при различных событиях. Чем развитее субъект умственно, тем большее внимание должно быть обращено и на воспитание воли.

б) Человек не может заставить себя не чувствовать боли; но он может в такой степени владеть собой, чтобы, чувствуя боль, не делать никаких наружных проявлений. Человек не может не слышать пальбы пушек, стоящих вокруг него, но он может приучиться к тому, чтобы шум этих пушек не мешал ему исполнять свое дело, хотя бы оно требовало сильного мозгового напряжения. Человек не может не страдать от вида раненых, но сила воли должна заставить его действовать при этом так же правильно и хладнокровно, как будто всего этого не было. Человек не может не чувствовать, что ему мешают, когда во время одной работы его поминутно отвлекают вопросами о других, но он может приучить себя не раздражаться подобными случайностями, ибо в бою командиру предстоит действовать именно в этих условиях.

в) При обучении какому-нибудь делу первоначально все движения делаются сознательно, а затем приобретается привычка производить работу без участия мышления. Можно делать целесообразно с обстоятельствами одно, а думать о другом. Желательно, чтобы все приемы, которые приходится делать в бою частой практикой, вошли в привычку и могли делаться даже бессознательно.

г) Наука не может дать точных наставлений каждому субъекту отдельно, как воспитать свою волю, но научные факты несомненно свидетельствуют, что воля может быть развита до высшего предела, до совершенного покорения чувства самосохранения. Если человек раздражителен, то виноват он сам, — он мало старался воспитать свою волю. В этом деле, как и во всяком, руководящим правилом должно быть изречение греческого мудреца Солона: «никогда не поздно».

78. *Выбор чтения.* Развитие офицера зависит много от выбора чтения. Одна из больших ошибок составителей школьных курсов наук заключается в том, что они недостаточно цитируют авторитетных писателей и передают различные, выработанные наукой, положения, как бы от себя. Учащийся от этого получает неправильную постановку головы. Монтескье сказал: «Je prèfere une tête bien faite à une tête bien pleine». Если ученику давать цитаты из классиков, то он получает должное уважение к творениям, послужившим фундаментом для науки; если же ему учитель все передает своими собственным словами, то он знакомит его лишь поверхностно и приучает относиться ко всем прежним произведениям, как к несовершенным; у него не сложится должного уважения к оригиналам, и он вечно будет довольствоваться компиляциями.

Наш совет молодому человеку — читать побольше оригинальных сочинений и в выборе книг не столько руководствоваться интересом излагаемого предмета, сколько достоинством автора. Мы хотим сказать, что поучительнее читать произведения великого писателя, хотя бы об очень незначительной эпохе, чем незначительного писателя о самой великой эпохе. Изучению истории все великие люди придавали большое значение. Наполеон сказал: «Читайте, перечитывайте кампании Александра, Аннибала, Цезаря, Густава-Адольфа, Тюренна, Евгения и Фридриха, подражайте им — вот одно средство сделаться великим полководцем и постигнуть тайны военного искусства! Ваш ум, просвещенный образованием,

укажет вам, какие правила противны началам великих людей и недостойны подражания (*Военные правила Наполеона*, стр. 79). Есть еще другое наставление Наполеона в том же духе: «Если хотите знать, как даются и ведутся сражения, то изучите 150 сражений, данных великими полководцами».

79. Мнение генерала Кроткова о том, как надо изучать сражения. К этому следует добавить совет, который давал генерал Кротков своим ученикам. Он находит, что недостаточно, изучая сражение, знать общие черты его, важно расследовать все подробности так, чтобы вникнуть в мотивы, руководившие деятелями на обеих сторонах. Только после этого изучение сражения принесет свою пользу. Если нет возможности так подробно изучить много сражений, то надо изучить хоть несколько. Изучения же поверхностные желаемой пользы не принесут.

80. Необходимо учиться из жизненного опыта. Кроме чтения надо еще усваивать себе все необходимое из самой жизни. Недостаточно присутствовать при событиях, чтобы чему-нибудь научиться; надо, кроме того, стараться из всего виденного извлечь для себя полезные указания.

Когда адмиралу Лазареву сказали об одном малоспособном офицере, что он много плавал, то он, указывая на свой сундук, возразил: «вот этот сундук сделал три кругосветных плавания, но так сундуком и остался».

Генерал Драгомиров в одной из своих статей соглашается с остроумным доводом Сухомлинова, что «извозчик, который сделает по Петербургу 10 тысяч верст, не становится от этого хорошим кучером».

Фридрих Великий в своем сочинении касается того же вопроса:

«К чему служит жизнь, — пишет Фридрих, — если она обращается только в жизнь растения! К чему служит видеть вещи только для того, чтобы видеть их; для того чтобы ими нагрузить лишь свою память! Одним словом, к чему служит опыт, если он не соединен с размышлением?»

Вегеций говорит: «Война должна быть предметом изучения (ein Studium), а мир должен быть беспрерывным упражнением (eine Uebung), и он прав.

«Опыт должен быть тщательно обследован; только после основательного анализа художник доходит до сознания основных условий (Grundbedingungen) и в минуты отдыха выра-

батывает новый материал для опыта; подобные исследования составляют принадлежность пытливого ума. Но как редко встречаются они, и напротив того, как часто встречаются люди, которые, израсходовав (притупив) все свои органы, ни разу не подумали воспользоваться своим умом! Только размышление, или, точнее выражаясь, способность приводить свои понятия в порядок (логически мыслить), отличает человека от вьючного животного. Мул, сделавший 10 походов с принцем Евгением, от этого однако не стал лучшим тактиком, и, к стыду человечества, должно сознаться что, вследствие этой ленивой глупости (trägen Dummheit), многие старые (т. е. опытные) офицеры ни на волос не лучше упомянутого осла.

«Следуя рутинным служебным привычкам (dem hergebrachten Schlendrian des Dienstes folgend), поглощенные удовлетворением личных потребностей и осматриваясь, как бы хорошо поесть, они двигаются, когда все двигаются; становятся лагерем, когда все располагаются лагерем; дерутся, когда все дерутся, и это, по мнению многих, значит делать походы, поседеть в боях. Вот источник, причина этой массы поглощенных пустыми мелочами и пребывающих в грубом невежестве военных, которые, вместо того, чтобы смело подняться умом до облаков, рутинно пресмыкаются в пыли и никогда не озабочиваются раскрытием причин их успехов и неудач, несмотря на то, что эти причины весьма существенны».

Жестокий упрек, который делает Фридрих Великий, меньше всего можно отнести к нашим молодым офицерам, ибо между ними очень многие постоянно трудятся над разработкой деталей, и, действительно многие детали доведены до большого совершенства. Дело однако же еще больше выиграет, если мы будем изучать не одни детали, но и общее целое; даже применительно к каждому маленькому делу полезно время от времени осмотреться. Художник, работающий над картиной, по временам отходит в сторону, чтобы видеть весь ensemble, без чего, как бы детали ни были хороши, картина не будет иметь успеха; так и во всяком деле.

Тактика имеет своим назначением дать возможность видеть всю картину военно-морского дела, а не одни лишь ее детали, и в этом отношении польза ее бесценна.

Глава V

ОБУЧЕНИЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА В ПЛАВАНИИ

81. Плавание в мирное время есть школа для войны. Прежде всего надо помнить, что военный флот существует для войны, и сопряженные с большими расходами плавания судов в мирное время совершаются для того, чтобы подготовить к войне личный состав; из этого основного положения будет исходить все последующее. Если во время плавания условие это не соблюдается, то плавание не приносит желаемой пользы. В некотором отношении оно даже приносит вред, ибо личный состав приобретает нежелательные привычки и обычаи, и с наступлением войны придется коренным образом все пересоздавать, что иногда труднее, чем создавать вновь. В плаваниях, особенно заграничных, военным кораблям иногда приходится исполнять поручения, при которых часть представительная занимает первенствующее место, и, кроме того, от времени до времени вообще надо кораблям давать отдых от военных занятий и свободное время, чтобы экипаж мог спокойно отдохнуть; но главную цель, т. е. приготовление к войне, надо всетаки ставить на первый план и непрестанно ее памятовать, ибо, выпуская ее из виду, мы неизбежно попадем на ошибочный путь.

Боевая подготовка судов в особенности много страдает от желания достичь идеальной чистоты. Нет никакого сомнения, что чистота на корабле существенно необходима, но как только начинаются упражнения, имеющие целью боевую подготовку, так сейчас же чистота и щегольская окраска несколько страдают. Надо радоваться, что упражнения в стрельбе из орудий и минами теперь обставлены такими правилами, что эта часть практикуется достаточно часто, но многие другие занятия следовало бы участить. В особенности нуждаются в регламентации все тактические занятия по разведочной службе, по блокаде берегов, по изучению своего корабля, по минным атакам и упражнениям, по снятию планов укреплений, по боевому маневрированию и пр.

Весьма трудно давать общие наставления о том, как вести службу на корабле, чтобы каждый из чинов воспитывался в том духе, который предписывает морская тактика. В общем лишь можно сказать, что от командира и офицеров требуется справедливость, жизненный такт и выдержка. При этих ус-

ловиях и имея постоянно в виду цели, намеченные тактикой, можно достичь весьма благоприятных результатов.

82. *Надо уметь не находить затруднений.* Великое знание для начинающего офицера имеет добрый пример командира. Все признают это и часто, говоря про офицера, указывают, что он служил у такого-то командира. Молодой человек должен научиться из добрых примеров не находить ни в каком деле затруднений. Если молодой человек, получив приказание, начнет находить затруднения, то значит, что или он не служил у хорошего командира, или, служа у хорошего командира, не старался чему-либо научиться. Человек, который, получив приказание, говорит о затруднениях, стоит на ложном пути, и чем скорее его направят на путь истинный, тем лучше.

Замечательное дело, что всякое поручение кажется легким, когда исполнение его представляется неизбежным; работа при этом делается охотно, даже с увлечением, и дело удается. Напротив, если у исполнителя западает сомнение, то этим самым половина его сил парализуется. Вот почему в военном деле отмена приказаний или неточное их исполнение должны без крайности не делаться. На море, где от условий погоды зависит так много, мы не можем держаться этого правила так же строго, как сухопутные; нам приходится каждому исполнителю предоставлять большую долю свободы, но если командир замечает, что офицер начинает этим злоупотреблять то он должен немедленно поставить офицера на должный путь.

Автор лично всегда держался того правила, что офицер должен исполнять поручение разумно и не бояться ответственности, и мы помним множество случаев, когда офицер не из опасения ответственности, а из желания не останавливаться перед затруднением, смело заканчивал свое дело, несмотря на изменившуюся погоду. Один из таких случаев был в Охотске, где лейтенант Паромевский в полночь вывел из реки восемь паровых и гребных судов, когда ветер уже жестоко скрепчал и развел огромное волнение. Подъем всего этого каравана на качке был задачей нелегкой, но все обошлось благополучно, и через два часа корабль лежал в три рифа, стараясь ввиду наступившего шторма под парами и парусами возможно скорее удалиться от негостеприимного берега.

83. *Мнения различных авторитетов об обучении военному делу.* В главе II мы привели указание, как смотрел на заня-

тия Суворов. Каждый, кто хочет приготовить свой экипаж к войне, должен поступать, как Суворов: он должен придумывать задачи, и пусть он даст простор своей фантазии в отыскивании различных комбинаций, способных развить его экипаж.

Нет сомнения, что суворовские учения тяжелы, но Суворов говорил: «тяжело в ученьи — легко в походе (т. е. на войне), легко в ученьи — тяжело в походе» (Тактика Драгомирова, стр. 40).

Морицу Саксонскому принадлежит знаменитый афоризм, что человек на войне делает лишь то, к чему привык в мирное время.

Генерал Драгомиров говорит, что вопрос о системе обучения относится к тактике. В своих военных заметках («Военный Сборник», 1894 г., № 4) он говорит следующее:

«Что прежде давалось продолжительными войнами и отчасти длинными сроками службы, того нужно достигать теперь последовательно соображенной и настойчиво проводимой в жизнь системой воспитания.

«Здесь не место излагать эту систему. Скажу только, что основная идея ее заключается в том, чтобы и в мирное время знакомить человека с чувством опасности и давать ему практику в преодолении этого чувства. Только при этом условии маневры и прочие занятия приобретают значение для военного времени, а без этого все они не более, как игра в солдатики: очень красивая и потому заманчивая, но игра».

В этой заметке генерал Драгомиров как бы рекомендует суворовский способ обучения. Главу об обучении он резюмирует следующим образом.

«Условия рационального обучения войск:

1) должно учить в мирное время только тому, что приходится делать в военное;

2) учить в такой последовательности, чтобы из самого рода обучения видна была цель всякого отдела образования;

3) учить больше показом, чем рассказом».

Объем солдатского воспитания и образования. 1) Воспитание: чувство долга и выносливость. 2) Образование: действие оружием, согласование движений и действий с товарищами; ловкость в преодолении местных преград и в пользовании ими для собственного укрытия, но без ущерба действию оружием (Учебник тактики, Драгомиров, стр. 53).

Генерал Драгомиров на стр. 31 говорит: «что бесполезно на войне, то вредно вводить в мирное обучение». Ему принадлежит афоризм: «чем устав тоньше, тем солдат толще». И он советует иногда задаваться вопросом: «чему можно солдата н е у ч и т ь?»

84. Как применить суворовское учение на корабле? При выборе учений на корабле нет ничего легче, как проделывание шаблонных упражнений. Чистота работы от этого чрезвычайно выигрывает, но дело страдает, ибо при этом находчивость и прочие качества, нужные военному человеку в бою, не развиваются, а убиваются. Шаблонные учения можно все пройти в первые два-три месяца плавания, после чего необходимо разнообразить задания. Надо помнить, что как бы ни было велико разнообразие в наших мирных упражнениях, оно никогда не сравнится с тем, что нас ждет в военное. Можем ли мы рассчитывать на умелость нашу заделывать пробоины, ставить боны или исправлять повреждения в переборках, паровых трубах, когда мы никогда не упражнялись ни в заделке пробоин, ни в постановке бонов, ни в исправлении паровых труб в мирное время! Даже и в обыкновенных, так сказать, шаблонных, учениях можно небрежностью портить дело. Сколько раз нам случалось видеть, что миноносец на ученьи, при атаке, подает свисток о выпуске мины в тот момент, когда он совсем не повернут должным образом для производства выстрела. Прежде бывало, что на маневрах из пушек стреляли не наводя, теперь это почти вывелось; но водяная тревога и подводка пластыря тоже делаются не всегда рационально.

Однажды мы были очевидцами следующего случая. Броненосец в шхерах набежал на камень и пробил себе дно. Явившись на корабль по приказанию командующего эскадрой, автор спросил: подвели ли пластырь? Ответили, что подвели тотчас же в три минуты, но что течь не уменьшилась. Было бы чудо, если бы пластырь помог, ибо его подвели с правой стороны, против отделения № 8, недалеко от ватерлинии, а пробоина оказалась на левой стороне, против отделения № 9, у киля. Вот к чему ведут шаблонные учения без должного задания!

85. Не следует допускать, чтобы условия мирного времени преобладали. Условия мирного плавания отличаются коренным образом от условий военного времени, и можно замучить людей беспрерывной работой по достижению результатов.

полезных только для мирных целей. Эта разница лучше всего характеризуется анекдотом о капрале в войсках Фридриха Великого; по возвращении в казармы из тяжелого боевого похода капрал этот обратился к солдатам приблизительно со следующей речью: «Смотри, теперь держи ухо востро! Это не то, что в походе! Теперь льгот больше не будет и начнется серьезная служба».

Нет ничего вреднее в боевом отношении, чем подражать взглядам этого фридриховского капрала, ставя высоко мелкие интересы мирного времени.

86. *Практические занятия по управлению кораблем.* Успех в бою будет в большой степени зависеть от умелого управления кораблем, и надо изыскивать всякие средства, чтобы приучить личный состав к маневрированию корабля. Прежде всего следует себе усвоить непреложную истину, что руль двигает в сторону не нос, а корму корабля, и что точка вращения корабля находится далеко впереди от середины судна. Многие, начинающие управляться, недостаточно сознают эту простую истину, а потому, входя в гавань и вообще управляясь на тесном месте, они неумелы. Следует также научиться управлять кораблем таким образом, чтобы после перемены курса он был одержан на известном направлении и более не катился. Нет ничего безобразнее и бесполезнее, как перекатиться более чем надо, и затем катиться обратно. Подробности об этом даны в § 115. Весьма важно освоиться с той мыслью, что на мелком месте, когда под килем мало воды, всякий корабль худо слушается руля, и те средства, которые достаточны на большой глубине, недостаточны на малой. Подлежит изучению вопрос, куда покатится нос одновинтового судна, когда дан задний ход? При штиле это зависит исключительно от того, в которую сторону вертится винт; при ветре чаще нос покатится под ветер. Если у судна большой диферент, то судно станет совсем кормою к ветру. В этом положении его легко удерживать на одном месте, так что если надо только сохранить свое место, то легче это сделать, ставя корабль кормой к ветру, а не носом, и давая по временам несколько оборотов назад. Автор постоянно практиковал этот способ, когда на корвете Витязь доставал с глубины образцы воды для определения удельного веса.

87. *Особенности двухвинтовых судов.* Двухвинтовые суда вообще капризны и не сразу отвечают действию руля. Часто

случается, что корабль не чувствует руля, если его положено менее 10°. При повороте судна одним рулем, если руль начнут класть на-борт в тот момент, когда судно случайно катится уже в ту же сторону, поворот начнется быстро, и первая часть его будет крута; если же было обратное условие, то поворот будет тих и отлог. По этим и другим причинам у двухвинтового судна нельзя приискать такого положения руля, которое соответствовало бы эскадренному радиусу, а надо первоначально положить руль на-борт, а потом, перекатившись 4 румба, отвести руль так, чтобы общий диаметр циркуляции соответствовал эскадренному. Вообще можно сказать, что у двухвинтовых судов руль находится в весьма невыгодном месте для удерживания судна на курсе. Двухвинтовые суда худо держатся на курсе. Некоторые склонны объяснять это неравномерным действием машин, но машины тут не виноваты. Корабль не столь чувствителен к изменению в ходах машин. Дело тут в неверности самой идеи двухвинтовых судов. Введение третьего двигателя есть большой шаг вперед.

88. *Следует в плавании не пропускать случая практиковаться в упражнениях, полезных в боевом отношении.* Плавание дает много случаев, чтобы практиковаться в управлении своим судном, но случаи эти часто пропускаются без пользы. Положим, нужно принять лоцмана; обыкновенно сначала уменьшают ход, потом останавливают машину, затем дают задний ход. Отчего бы, например, не перевести машину сразу на задний ход? Это будет ближе к тому, что придется делать в бою. Говорят, будто при этом машина может поломаться; в таком случае пусть она ломается в мирное время. Будет хуже, если мы переведем машину с хода на ход в бою, и она поломается тогда. Наша собственная опытность говорит, что если перевод машины с хода на ход не вызывает чрезмерного содрогания кормы, то он не вреден. Поршни, подшипники и пр. получают при этом лишь то давление, которое соответствует давлению пара и на которое они рассчитаны; в машине даже незаметно, когда ход переменят. Сильное дрожание кормы при переводе машин бывает чаще на мелководье, но если вообще заметно дрожание при переводе с полного переднего на полный задний ход, то следует попробовать переводить с полного переднего на средний задний или малый задний. Во всяком случае, когда это возможно, надо избегать последовательных переводов машин, а сразу показывать в машину телеграфом, что требуется.

Есть еще одно возражение против внезапных остановок машин — это излишнее накопление пара. Претензия эта может быть и справедлива, но стоит только за 5 минут до перевода машины велеть закрыть поддувала, и тогда пар за короткую остановку для приема лоцмана не успеет подняться настолько, чтобы явилась потребность его выпускать, а если и придется выпустить в холодильник часть пара, то в этом нет беды. Такое действие потребуется в бою, а следовательно, в нем также полезно практиковаться.

Случается иногда слышать такое мнение командиров, что в мирное время надо стараться сберечь материальную часть; что риск не оправдывается условиями мирного плавания, но что в военное время каждый будет рисковать. Это не так. Если в мирное время не практиковались в каком-нибудь действии, то в военное неблагоразумно его практиковать, и никто не рискнет в виду неприятеля делать те опыты, на которые он не решался в спокойной обстановке мирного времени. Нам случалось также встречать столь осторожных командиров, которые воспрещали даже быстро класть руль, поднимать якорь и пр. Всякая подобная осторожность с тактической точки зрения вредна, и те действия, которые разрешены в военное время, должны возможно чаще практиковаться в мирное время, а то, чего нельзя практиковать во время мира, не следует употреблять в бою.

89. Экономический ход. Желание удешевить переходы заставляет военные суда постоянно ходить экономическим ходом, который совершенно не соответствует тому, для которого построена машина. Наше мнение, что дело значительно выиграло бы, если бы поставлены были на кораблях для экономического хода вспомогательные двигатели, при которых ход будет еще значительно экономичнее; главные же машины при этом надо употреблять лишь для полного хода, которым и совершать переходы в размере ассигнуемого количества угля.

90. Продолжительность пребывания в море. Чтобы сделаться хорошим моряком, надо подолгу оставаться в море и этим приобрести привычку быть между небом и водой и считать море своим домом. Прежние парусные плавания к этому особенно располагали. Был случай, что Нельсон в течение двух лет ни разу не был на берегу (Ж ю р ь е н д е л а-Г р а в ь е р, том II, стр. 87). Теперь же ограничения в расходе угля значительно сокращают время пребывания в море.

Вспомогательные двигатели много улучшили бы эту часть, но, пока они еще не введены, надо оставаться подолгу в море, хотя бы с застопоренной машиной.

Вообще многие думают, что в море надо непременно держать ход. Мы с этим не согласны, и во время командования эскадрами мы постоянно практиковали остановки с застопоренными машинами на более или менее продолжительное время. Перед остановкой машины надо поставить эскадру в полветра, и тогда все суда останутся, как были. Разные суда несет по-ветру с разными скоростями, но если каждые четыре часа немного выравнивать строй, то большой разбросанности не будет, и все суда будут в сборе. Более всего при этом страдают миноносцы, которых сильно качает; им предпочтительнее при этом пройти против ветра и, повернув носом по-ветру, стопорить машину, правя на фордевинд. При средних условиях придется каждые два часа выходить на-ветер, чтобы не быть далеко от эскадры. Держась ночью при застопоренной машине, все чины на судах имеют время получить свой отдых, что очень нелишнее — в особенности для командира, если перед тем целый день велись различные тактические упражнения.

91. *Практические занятия по маневрированию.* Учитель эволюции на нашем флоте, Г. И. Бутаков, заставлял корабли ходить по рейду, описывая различные кривые вокруг стоящих судов. Упражнения эти и по настоящее время считаются полезными и в некоторых эскадрах практикуются по мере возможности. Кроме того, адмирал Бутаков производил очень часто эволюции, которые также развивают морской глаз и навык, а для усвоения правил пользования тараном им были предложены и введены таранные барказы, при посредстве которых один барказ мог наносить удары другому совершенно безвредно. Практические занятия в маневрировании можно разделить следующим образом.

92. *Маневрирование одного корабля на свободе* для изучения поворотливости на разных ходах, при действии одним рулем, положенным на 10°, 20° и на-борт. Маневрирование, стопоря одну из машин в помощь рулю или даже давая одной из машин задний ход.

Надо стремиться, чтобы при этом маневрировании скорость уклонения корабля в сторону, а также скорость поступательного движения корабля во все моменты маневра записывалась бы по секундным, сравненным между собой часам

с такой точностью, чтобы можно было потом начертать на бумаге в масштабе путь, пройденный кораблем, и ясно видеть крутизну загиба пути в зависимости от положения руля и пользования машинами.

93. Маневрирование одного корабля относительно других, стоящих на якоре. Мелководные рейды мало пригодны для таких маневров больших кораблей, ибо корабли вообще худо слушают руля и машин, когда у них под килем мало свободной воды. Маневрирование относительно стоящих судов заключается в обходе каждого из них, с поворачиванием в промежутки и с выполнением вообще заранее предначертанной кривой. Так как диспозиция судов известна, то полезно на чертеже, зная циркуляцию своего судна, предрешить, на каких поворотах следует пользоваться одним рулем и на каких нужно прибегнуть к помощи машин.

При маневрировании относительно стоящих судов, как и вообще при маневрировании на глубинах не свыше 20 сажен, полезно держать людей на отдаче обоих якорей у канатов.

94. Маневрирование одного корабля относительно другого вспомогательного, делающего определенные заранее движения. Можно рекомендовать способ обучения, практиковавшийся в 1877 г. на пароходах активной обороны Великий князь Константин и Аргонавт.

Один из этих пароходов должен был исполнять роль вспомогательного корабля, делая предназначенную ему эволюцию и не отвечая за столкновение. Он перекладывает руль и меняет ход лишь по сигналу с маневрирующего корабля. Другой пароход маневрировал подле вспомогательного, желая поставить свою артиллерию в выгодные условия или подвести под него буксирный шест. Таких упражнений можно перечислить несколько, поставив более легкие впереди тяжелых.

а) Вспомогательный корабль дает ход 10 узлов и кладет руль 10° вправо. Маневрирующий корабль описывает в том же направлении наружный круг, держа вспомогательный на известный курсовой угол, например на крамбол, или же обгоняя его и соблюдая дистанцию, недоступную для минного выстрела.

б) То же, что в пункте а, но вспомогательный корабль держит руль положенным на 20°.

в) вспомогательный корабль держит 10 узлов ходу и руль 10°. Маневрирующий корабль описывает кругом него наружные круги, не приближаясь на минный выстрел и стараясь не

держать вспомогательный корабль в невыгодных углах обстрела.

г) То же, что в пункте в, но маневрирующий корабль старается пройти в 2 кабельтовых для производства минного выстрела.

95. Свободное маневрирование двух кораблей может производиться лишь при некотором ограничении. С этой целью на воде отбивается линия вехами или створами береговых предметов и каждому из маневрирующих кораблей отдается одна из сторон, пользуясь которой он может делать всякие передвижения, но не имеет права перейти на половину, предназначенную для другого корабля.

96. Свободное маневрирование двух эскадр, как и маневрирование двух судов, должно производиться таким образом, что одна эскадра играет роль вспомогательной, исполняя лишь те движения, которые будут ей указываться эскадрой маневрирующего. За столкновение в этих маневрах точно так же отвечает маневрирующая эскадра. Задачи для исполнения могут быть весьма разнообразны, и упражнения в одной из них могут дать повод к проектированию другой. При эскадренных упражнениях иногда полезно каждому кораблю иметь на длинном буксире подвижной щит, дабы можно было стрельбой из учебных стволов практиковаться в попадании при этих условиях. Автор в минувшее лето применял этот способ практических упражнений в стрельбе и нашел его вполне целесообразным.

97. Упражнения в эволюциях. Эти упражнения весьма полезны для приучения глаза к двигающимся кораблям, но об них говорится далее — в главе об эволюциях. К числу упражнений по эволюциям, которые следует практиковать, должен принадлежать маневр охватывания и уничтожения неприятельского арьергарда (см. ниже эскадренный бой).

98. Заключение об управлении кораблем. Мы полагаем существенно необходимым ввести обязательный курс маневрирования. Пусть будут расставлены в известном порядке вехи и пусть каждый офицер проделает известные задачи — сперва с миноносцем, потом с легким судном, затем с крейсером известных размеров и, наконец, с броненосцем. Начальники, на обязанность которых будет возложена оценка офицеров, этим путем найдут возможность дать правильный отзыв о морском глазе каждого из них, идущего строевым пу-

тем, и тем помогут установлению правильного с тактической точки зрения чинопроизводства.

99. *Изучение своего корабля.* Это дело первостепенной важности, и надо употреблять все меры к тому, чтобы качества корабля были изучены и результаты изложены на бумаге таблицами и графическими чертежами.

Необходимы следующие таблицы и графики:

1) зависимость между оборотами машин и ходом;

2) зависимость между оборотами и индикаторной силой;

3) зависимость скорости поворота и диаметра циркуляции от хода;

4) то же от степени положения руля при полном ходе;

5) то же при 10 узлах;

6) кривая циркуляции, когда судно, идя известным ходом, положит руль на-борт и остановит одну из машин;

7) то же, когда одной из машин будет дан задний ход;

8) то же, что пункт 6, но при 10 узлах хода;

9) то же, что в пункте 7, но при 10 узлах хода;

10) идя полным ходом, через сколько секунд корабль потеряет ход после того, что машинный телеграф будет переведен на полный задний ход. Следует отметить, сколько секунд переводилась машина и с какой последовательностью корабль терял ход. С этой целью с момента перевода телеграфа с кормы выбрасывается за-борт сектор большого размера, сделанный, как у лага, и начинают вытравливать привязанный к нему дип-лотлинь, отмечая на секундометрографе моменты прохождения через гака-борт марок дип-лотлиня, разбитого через каждые 10 сажен;

11) после совершенной остановки корабля дать полный передний ход и, вытравливая (подобно указанному в предыдущем пункте) линь от сектора, заметить моменты прохождения 10-саженных марок, дабы по ним вывести последовательное увеличение скорости хода;

12) после остановки судна дать одной машине известное число оборотов (скажем, 60), положить руль на-борт и определить, какую кривую судно опишет;

13) то же, давая полный ход;

14) при повороте с рулем на-борт по команде «одерживай» (К о м а н д н ы е с л о в а, 1890 г., статья 446), сколько градусов перекатится корабль ранее, чем пойдет по прямому направлению;

15) то же при руле 20°;

16) то же при руле 10° ;

17) то же при действии машинами.

Все вышеперечисленные опыты полезно произвести при полном запасе угля, при среднем и при малом.

100. Степень точности при изучении качеств корабля. Программа этих опытов предсталяется весьма обширной, и потребуется много времени, если стремиться к той точности, которая дается на мерной миле и на строго отмеченных буйками расстояниях. Часто бывает, что, по невозможности сделать опыты очень точно, их совсем не делают. Посему, если довериться для хода на прямом курсе лагу, опущенному с кормы, а на поворотах — лагам, опущенным с концов откинутых выстрелов, то работа очень ускорится. Для изучения диаметра циркуляций можно воспользоваться скоростью хода на повороте и определением диаметра посредством дальномера Люжоля, которым берут высоту рангоута своего судна со шлюпки, спущенной на воду и входящей в струю корабля на повороте.

Для вычерчивания кривых поворота машинами можно также ограничиться двумя вышеприведенными данными и вприбавок к этому чертежом пути, сделанным от-руки с марса или с другого возвышенного пункта. Если обстоятельства позволяют, то можно применить мензулу лейтенанта Цима, которая может дать весьма ценный материал по изучению всех ходовых элементов своего корабля.

101. Офицеры должны уметь вычертить путь корабля на бумаге. Когда вся программа по изучению паровых качеств судна будет выполнена, то следует практиковать офицеров в вычерчивании в масштабе пути своего корабля на бумаге. Положим, задается: в 7 час. 28 мин. корабль в штиль при нагрузке такой-то имеет 63 оборота и идет прямым курсом по данной линии; проложите на плане место, где будет он находиться в 7 час. 29 мин. В этот момент положено руля 20° лево; где будет корабль находиться в 7 час. 30 мин. и куда будет направлен его нос? В этот момент скомандовали «одерживай». На каком направлении его одержать, и где он будет в 7 час. 31 мин.? В этот момент положили право-на-борт и дали левой машине задний ход; где будет корабль в 7 час. 32 мин., и куда будет направлен его нос и т. д.

Только изучив корабль таким образом и умея начертить путь его при всевозможных сочетаниях руля и числа оборо-

тов машины, можно выяснить себе наивыгоднейший способ пользования рулем и машинами в бою. В армии даже от субалтерн-офицеров требуется умение читать карту, а следует признать, что точное вычерчивание пути, проходимого кораблем, есть то же чтение карты. И теперь[1], когда рангоут почти отменен, в чем собственно заключается знание морского дела, как не в точном понимании всех движений своего корабля, а таковое достигается по преимуществу упражнениями, пример которых указан выше.

Глава VI

АРТИЛЛЕРИЯ

102. Развитие артиллерии идет совершенно верными шагами, а именно: совершенствуются быстрота и удобства заряжания, увеличивается начальная скорость.

Введение бездымного пороха есть крупный шаг как в балистическом отношении, так и по отношению к видимости цели. Флот, снабженный бездымным порохом, будет иметь над своим противником крупные преимущества. Полный переход на бездымный порох у орудий всех калибров в некоторых флотах уже совершился. Дело это—насущной важности.

Введение патронных орудий упростило и ускорило заряжение почти до предела, ибо 6″ пушка может делать выстрел после выстрела через несколько секунд — лучшего желать трудно. Следующий шаг могут еще сделать к полуавтоматическому заряжанию, которое состоит в том, что при накатывании орудия после выстрела замок сам открывается и гильза экстрактируется. Такое устройство для 3″ пушек уже имеется и оно очень просто.

Введение патронных пушек повело за собой другое усовершенствование — вынос прицельной линии вбок. При этом устройстве комендор при выстреле не сходит со своего места и продолжает наводку. Заряжание пушки производится без его участия, и когда орудие заряжено, то у него уже готова наводка. Такое усовершенствование, по нашему мнению, так же важно, как введение патрона, и переделывать пушки на патронные, не вынося прицельной линии в стороны, не стоит, — надо делать и то и другое.

---

[1] В 1897 г. *Прим. ред.*

У картузных пушек могут быть сделаны большие усовершенствования без переделки их на патронные. Прежде всего надо освободиться от банения, что возможно при переходе на бездымный порох; надо только придумать, как устраивать заряд без всяких дополнительных материалов, которые могли бы тлеть после выстрела. С этой целью надо, чтобы в заряде, кроме бездымного пороха ничего не было; пока будут воспламенители из дымного пороха и шелковые нитки для связки лент бездымного пороха, до тех пор банение необходимо.

Кроме улучшения в смысле банения, желательно улучшение в отпирании замков — так, чтобы они сами отпирались при накате орудия. О других мелких приспособлениях, которые могут быть улучшены, мы здесь не упоминаем; они перечислены в печатаемом теперь нашем отчете по артиллерии[1].

103. Пар, гидравлика или электрические двигатели. При первоначальном введении больших орудий принят был паровой двигатель, но потом совершился общий переход к гидравлике. Года четыре тому назад электрические двигатели стали вытеснять гидравлику. Преимущество электрических двигателей заключается главным образом в том, что при них легче исправить повреждение проводников силы, а потому, с точки зрения тактической, желательно самое широкое применение электрических двигателей.

104. Что такое район действия артиллерии? Дать на это категорический ответ весьма затруднительно. Сухопутные артиллеристы считают районом действия своей артиллерии наибольшее расстояние, до которого снаряды могут долетать. Теперь у них введены станки, позволяющие придавать орудиям (правда, коротким) угол возвышения в 55°, и районом действия их будет считаться та дальность, до которой долетают снаряды при том угле, при котором снаряд имеет наибольшую дальность.

Если мы примем для наших пушек угол возвышения в 15°, который допускает большая часть станков, то получим следующий район действия для наиболее употребительных у нас пушек: для 12″ орудий в 40 калибров при бездымном порохе — 70 кабельтовых, для 6″ орудий в 45 калибров — 52 кабельтова, для 47-*мм* одноствольных — 30 кабельтовых и для 37-*мм* пятиствольных — 17 кабельтовых.

---

[1] Отчет напечатан в биографии С. О. Макарова, составленной Ф. Ф. Врангелем, ч. II, стр. 89. *Прим. ред.*

Таблица 1

Дальность полета снарядов в кабельтовых

Вес снаряда, фн.	810	810	308	214½	101¼	101¼	91	3⅔	2⁷¹/₉₆	1⁴⁵/₁₉₂
Начальная скорость, фут/сек.	2 500	1 870	2 112	2 950	2 600	2 117	1 830	2 300	1 470 пятиств.	1 450 пятиств.
Калибр орудий	12″—40 кал.	12″—30 кал.	9″—35 кал.	8″—45 кал.	6″—45 кал.	6″—35 кал.	6″—28 кал.	47 *мм*	47 *мм*	37 *мм*
Углы возвышения 5°	36,9	23,9	26,3	38,3	30,3	22,9	19,8	16,7	10,5	9,4
Углы возвышения 10°	56,8	39,6	40,5	53,3	43,2	35	29,5	25	15,6	14,4
Углы возвышения 15°	69,9	51,1	50,5	64	52,4	44	37,2	30	18,7	17

Вышеприводимая таблица дальности при углах возвышения 5°, 10° и 15° дает материал для различных тактических соображений. Таблица эта по отношению к некоторым пушкам имеет лишь приблизительные величины. Рис. 4 выражает те же данные графически.

105. Подразделение дистанций на дальние, средние и ближние. Не существует правил, что надо признать ближайшей дистанцией и что дальней, — в самом деле, всякое подразделение будет произвольным. Полагаем придерживаться угла возвышения и примем следующие подразделения:

При	1°	возвышения	ближняя дистанция
»	2½°	»	средняя »
»	5°	»	дальняя »
»	10°	»	очень дальняя дистанция
»	15°	»	предельная

При таком условии мы получим, что для 12″ орудия в 40 калибров ближняя дистанция — 10, средняя — 22, дальняя — 37 кабельтовых. Если, придерживаясь того же правила, мы возьмем за мерило 6″ орудия в 45 калибров, то ближняя дистанция будет 8, средняя — 17, дальняя — 28 кабельтовых. Казалось бы, для новейших орудий средних и больших калибров можно было принять эти последние подразделения.

По тому же правилу у 37-*мм* пушек ближние дистанции будут 2¼ кабельтова, средние — 5½ и дальние 9. Эти послед-

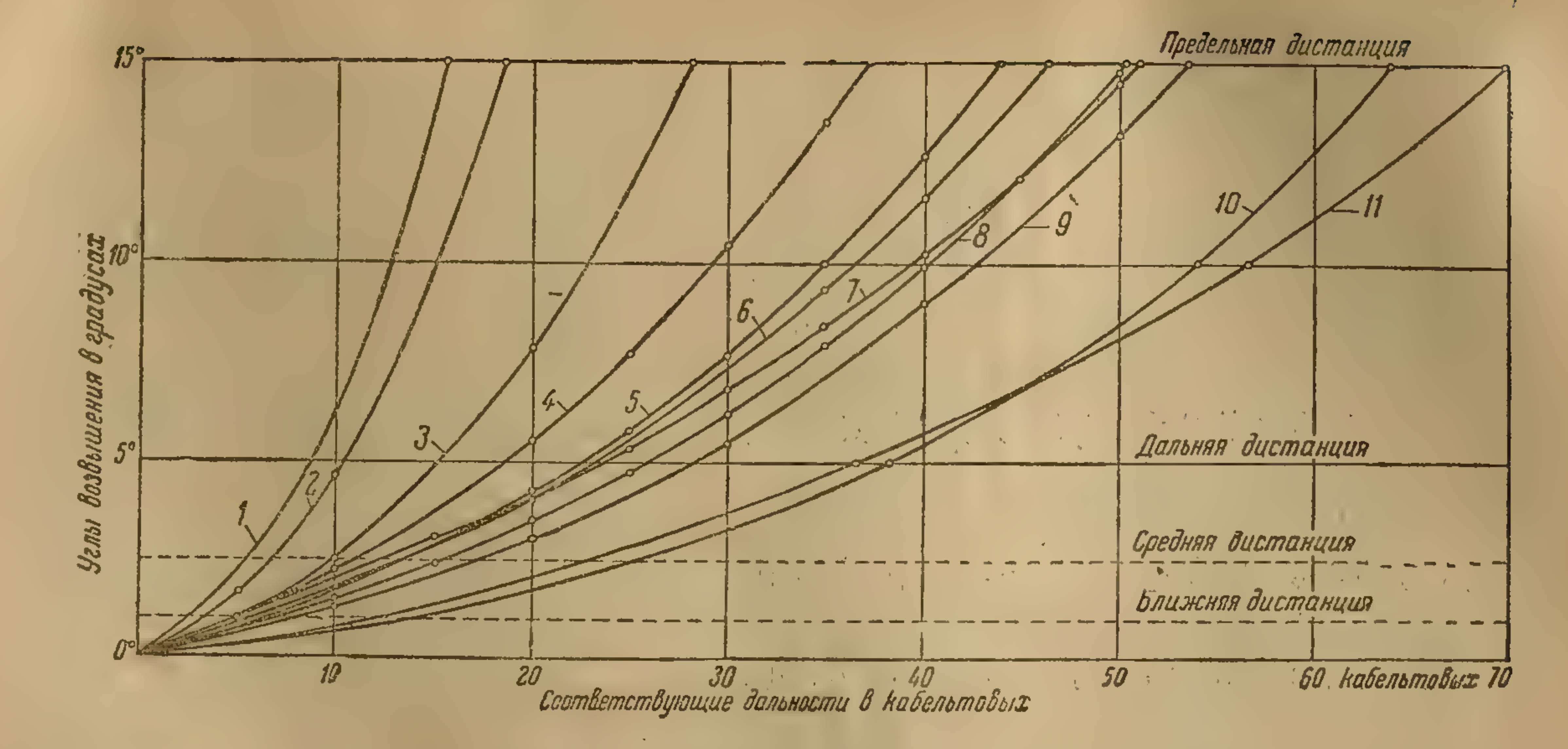


Рис. 4. Зависимость дальности полета сардвяно от угла возвышения

1 — 37-*мм* пятиствольная, 1450 фт/сек, $1^1/_{16}$ фн.; *2* — 47-*мм* пятиствольная, 1476 фт/сек, $2^{71}/_{96}$ фн.; *3*—47-*мм* одноствольная, 2300 фт/сек, $3^2/_3$ фн.; *4*—6″ в 28 кал., 1830 фт/сек, 91 фн.; *5*—6″ в 35 кал., 2165 фт/сек., 91 фн.; *6* — 9″ в 30 кал., 1960 фт/сек, 303 фн.; *7* — 12″, в 30 кал., 1870 фт/сек, 810 фн.; *8* — 9″ в 35 кал., 2142 фт/сек, 303 фн.; *9* — 6″ в 45 кал., 2600 фт/сек, $104^1/_4$ фн., *10* — 8″ в 45 кал., 2950 фт/сек, $214^1/_2$ фн.; *11*—12″ в 40 кал., 2500 фт/сек, 810 фн.

ние цифры правдоподобны и соответствуют общепринятым понятиям.

106. Окончательные скорости. Пробивание брони находится в зависимости от окончательных скоростей, а потому при тактических рассуждениях будет весьма полезна таблица 2 для окончательных скоростей. Из таблицы этой видно, что 12″ снаряд, выпущенный со скоростью в 2500 фут/сек, теряет на каждый кабельтов в начале 1,3%, потом 1%, а 6″ от 1,6 до 1,2%. На расстоянии 60 кабельтовых у снаряда 6″ орудия из 2600 фут/сек начальной скорости остается лишь 845 фут/сек, а у 12″ — 1290 фут/сек. Вот как значительно убывает скорость. 12″ пушка на этой дистанции пробьет броню в два раза тоньше, чем у дула.

107. Пробивание брони. Толщина пробиваемой брони грубо говоря, пропорциональна скоростям в момент удара. Нижеприводимая таблица дает материал для общих соображений, она вычислена по формуле $b = 1462\, v \sqrt{\frac{p}{d}}$. Таблица 3 дает толщину железных плит, а чтобы перейти к толщине брони других сортов, надо взять известный процент от найденной на таблице толщины.

Таблица 2

Окончательная скорость

Калибр	12″—40 кал.	12″—35 кал.	15″—30 кал.	11″об. 1877 г.	10″—45 кал.
Снаряд фн.	810	810	810	540	550
Начальные скорости фут/сек.	2 500	2 090	1 870	1 560	2 400
Кабельтовы 5	—	1 934	1 724	1 408	—
10	2 163	1 788	1 590	1 278	2 070
15	—	1 655	1 466	1 175	—
20	1 906	1 526	1 356	1 099	1 821
25	—	1 412	1 265	1 039	—
30	1 704	1 316	1 191	995	1 624
35	—	1 235	1 134	964	—
40	1 540	1 163	1 089	946	1 467
45	—	1 111	1 056	932	—
50	1 406	1 076	1 032	—	1 336
55	—	1 051	—	—	—
60	1 299	—	—	—	1 227

9″—35 кал.	9″—30 кал.	8″—45 кал.	8″—35 кал.	8″—30 кал.	6″—45 кал.	6″—35 кал.
308	308	$214^1/_2$	$191^1/_2$	$191^1/_2$	$101^1/_4$	$101^1/_4$
2142	1960	2950	2270	2040	2600	2117
1908	1749	2634	1899	1745	2251	1815
1700	1555	2338	1606	1492	1954	1543
1516	1390	2068	1301	1302	1654	1324
1354	1247	1820	1240	1165	1416	1160
1222	1141	1598	1123	1062	1229	1058
1124	1068	1404	1041	990	1098	997
1056	1014	1244	984	939	1016	956
1008	978	1131	940	903	964	929
976	953	1052	908	—	924	907
952	—	1008	—	—	895	893
—	—	974	—	—	870	—
—	—	950	—	—	845	—

6″—35 кал.	6″—28 кал.	120 *мм*	47 *мм* одн.	Пятиств. 47 *мм*	Пятиств. 37 *мм*
91	91	50	$3^2/_3$	$2^{71}/_{96}$ $2^{59}/_{96}$	$1^{45}/_{192}$
2165	1830	2700	2300	1476	1450
1818	1539	2270	1532	—	896
1522	1298	1867	1082	—	685
1291	1128	1532	890	—	541
1125	1022	1269	775	—	—
1022	950	1096	692	—	—
957	897	994	—	—	—
919	859	927	—	—	—
896	830	880	—	—	—
880	814	846	—	—	—
871	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

Для стале-железной брони 87%
„ стальной обыкновенной брони 85%
„ „ высокого качества брони 73%
„ стале-никелевой брони 60%
„ гарвеевской стале-никелевой брони при снарядах с магнитными приспособлениями 60%
„ гарвеевской стале-никелевой брони при обыкновенных снарядах 45%

Таблица 3

Пробиваемые толщины железных плит (в дюймах) снарядами разных калибров и весов при различных скоростях в момент удара

Скорости снаряда при ударе фут/сек.	Калибры и веса снарядов			
	12″ 810 фн.	9″ 308 фн.	8″ 214,5 фн.	6″ 101 фн.
2300	27,6	19,7	17,4	13,8
2250	27,0	19,3	17,0	13,5
2200	26,4	18,8	16,7	13,2
2150	25,8	18,4	16,3	12,9
2100	25,2	18,0	15,9	12,6
2050	24,6	17,5	15,5	12,3
2000	24,0	17,1	15,1	12,0
1950	23,4	16,7	14,8	11,7
1900	22,8	16,3	14,4	11,4
1850	22,2	15,8	14,0	11,1
1800	21,6	15,4	13,6	10,8
1750	21,0	15,0	13,3	10,5
1700	20,4	14,5	12,9	10,2
1650	19,8	14,1	12,5	9,9
1600	19,2	13,7	12,1	9,5
1550	18,6	13,3	11,7	9,1
1500	18,0	12,8	11,4	8,8
1450	17,4	12,4	11,0	8,4
1400	16,8	12,0	10,6	8,0

Было бы желательно, чтобы артиллеристы дали такие таблицы, обработанные более точно и на все калибры. Для тактических соображений подобные таблицы весьма желательны.

108. Меткость стрельбы. Каждая пушка теперь выделывается с такими высокими качествами меткости, что если она будет худо наведена, то наверное снаряд ее не попадет в цель. Умение хорошо наводить и метко стрелять составляет главнейшую задачу артиллерийского обучения, и нельзя жалеть никаких средств к тому, чтобы довести эту часть до возможного совершенства. Приемы для этого обучения подробно рассматриваются в курсе артиллерии, и нам остается лишь указать на важность этого обучения. К чему служат пушки, если снаряды их не будут попадать в неприятеля?

109. О сдерживании огня[1]. Материальная часть позволяет в настоящее время довести скорость стрельбы до таких пределов, при которых является опасение выбросить большее число снарядов, чем это следовало бы. Сблизившись на пистолетный выстрел, надо воспользоваться этим преимуществом и действительно развивать полный огонь, но на дальней дистанции полезно сдерживать огонь патронных пушек, иначе корабль к решительному моменту может оказаться без боевых запасов, а команда — крайне изнурена.

Является вопрос: сдерживая огонь патронных пушек, что лучше — уменьшить огонь по всей батарее или же предоставить весь огонь одной пушке, разрешив учащенную стрельбу и переведя огонь на другую пушку, когда команда начнет уставать?

Мы склоняемся к этому последнему способу, ибо при этом легче следить за стрельбой и корректировать ее пристрелкой; команда приучается к быстрому огню; сберегаются силы остального экипажа, который может в это время лежать и частью быть убранным из-под огня, и есть возможность дать дело в руки лучших комендоров. Было бы интересно вопрос этот выяснить опытами; на такой опыт можно не пожалеть несколько сот снарядов, тем более что его можно соединить с обыкновенной практической стрельбой.

110. Снаряды. По отношению к выделке снарядов техника сделала большой шаг вперед. Заслуживает удивления такая прочность снаряда, при которой он, ударяясь в броню со скоростью более 2000 фут/сек и отскакивая от нее, оказывается совершенно целым.

Также много усовершенствовались способы снаряжения снарядов. Надо желать, чтобы снаряд, какого бы калибра ни был, разрывался, пройдя препятствие (если оно ему под силу), будет ли оно состоять из тонкого борта или из толстой брони. Существующие трубки обыкновенно взводятся при смещении снаряда в канале и дают взрыв или при прикосновении немедленно, или с некоторым замедлением. Может случиться, что при пронизывании тонкого борта боль-

---

[1] Несомненно, что в виде общего правила огонь на поражение должен быть максимально интенсивным. Однако, как исключение, могут быть случаи, когда сдерживание огня и ограничение расхода боезапаса окажется рациональным (например, при ведении огня по береговой цели, когда корабль находится вне досягаемости береговых батарей, а характер огня будет близок к тому, который называют «беспокоящим»). *Прим. ред.*

шой снаряд получит лишь ничтожное сопротивление, и разрыв последует долго спустя после прикосновения, когда снаряд пролетел оба борта. Этот случай вероятно будет иметь место, когда 12″ снаряд ударит в трубу или в миноносец.

Чтобы снаряды правильнее разрывались, надобно проектировать трубки так, чтобы они взводились первоначально в канале, вторично — при прикосновении к препятствию и разрывались тогда, когда прекратится значительная убыль скорости от препятствия. При соблюдении этих условий снаряд пройдет наружный и внутренний борта и заключающийся между ними уголь и лишь тогда разорвется. При действии по земляным укреплениям снаряд, удовлетворяющий вышеназванному заданию, разорвется, когда остановится; при ударе в воду он разорвется, когда выскочит из воды; при ударе в борт под водой он разорвется, когда пройдет воду и борт.

Пусть бы техники подумали, как удовлетворить такому заданию, которое с тактической точки зрения весьма важно.

111. Выбор снарядов для стрельбы в бою. На нашем флоте имеется пять родов снарядов: бронебойные, фугасные, обыкновенные (чугунные), сегментные и картечь. За исключением картечи, все остальные снаряды снаряжены, но, разумеется, у фугасного снаряда разрывное действие будет значительнее, чем у бронебойного. При действии по земляным укреплениям следует употреблять фугасные снаряды; точно так же надо употреблять фугасные или сегментные снаряды, действуя по судам неброненосным. При стрельбе по броненосцу, не имеющему небронированных построек (монитор), следует употреблять исключительно бронебойные снаряды, но, действуя против современных броненосцев, у которых есть большие небронированные поверхности, надобно употреблять снаряды и те, и другие. Пусть одни пушки заряжают бронебойными, а другие фугасными снарядами. Бронебойный снаряд, в какую бы часть судна ни попал, принесет свою долю пользы. Фугасный же снаряд, ударившись в броню, не пробьет ее, но, попав в небронированную часть, причинит больше вреда, чем бронебойный. Если у противника нет тонкой брони, а лишь толстая, то орудия средних калибров, которые не могут пробить толстой брони, следует заряжать исключительно фугасными снарядами.

Иениш советовал при продольных выстрелах употреблять неснаряженные снаряды. Он считал, что снаряд больше при-

несет вреда, если он цельный пройдет во всю длину судна, и что при этом он даже может, вследствие своего угла снижения, проникнуть до машины или котлов. В этом замечании есть глубокий смысл, и, мы лично думаем, что действительно продольные выстрелы следует делать неснаряженными снарядами. Трудность заключается лишь в том, чтобы предрассчитать, когда предстоит продольный выстрел, но если тактика противника заключается в том, чтобы все время править носом на нас, то это затруднение вполне устраняется.

Снаряды разрываются при ударе о воду. Следует ли признать это качество желанным или нежеланным? Нам это качество представляется скорее желанным, чем нет, и при небольшом недолете больше вероятности, что попадут в корабль осколки разорвавшегося снаряда, чем весь снаряд. При действии по миноносцам из орудий средних калибров может быть даже выгоднее при этих условиях получать некоторые недолеты.

112. Мелкая артиллерия. Первоначально при выборе калибра для мелкой артиллерии остановились на 37-*мм*, так как этот калибр есть почти наименьший, при котором допускаются разрывные снаряды. Для действия по паровым катерам и миноноскам (с шестовым вооружением) калибр этот считался вполне достаточным, но со введением миноносцев большого размера, с более толстой обшивкой и с универсальным применением мин Уайтхеда, 37-*мм* калибр признан недостаточным, и замечается повсюду желание перейти к 47-*мм* одноствольным пушкам. Мы не вполне согласны с тем, что переход этот рационален, и главным образом потому, что для 37-*мм* калибра уже имеются автоматические пушки Максима, тогда как для 47-*мм* калибра такие пушки еще не созданы. Что касается применения автоматического устройства к легким орудиям, то мы находим это весьма желанным. Кто присутствовал на сравнительной стрельбе простых пушек с автоматическими, тот не мог не вынести впечатления, вполне благоприятного для автоматических пушек. Наводящий номер не отвлекается ничем от наводки, а потому меткость огня чрезвычайно выигрывает, причем стоящий сбоку офицер, может, следя за направлением струи снарядов, давать указания и способствовать меткости. По отношению к скорости стрельбы автоматическая пушка дает почти предельное число, ибо позволяет из одного и того же ствола выпустить в минуту 240 разрывных снарядов; большего желать нельзя.

Есть и еще одно крупное преимущество автоматических пушек, заключающееся в том, что выстрелы идут один после другого с точно отмеченными промежутками, а потому пальба эта скорее успокаивает нервы, чем расстраивает. Совсем иное мы замечаем при стрельбе из обыкновенных мелких пушек, и нужно иметь большое самообладание, чтобы стоять между 4 или 5 стреляющих пушек и не чувствовать от этого какого-нибудь неудобства.

Автоматические 37-*мм* пушки не получили в различных флотах применения главным образом потому, что все недовольны 37-*мм* калибром и переходят к 47- и 57-*мм* пушкам. Разумеется, чем больше калибр, тем сильнее действие пушки, но не следовало бы ставить 47-*мм* пушку там, где можно обойтись 37-*мм*. Дело все в весе: на тот же вес можно получить в три раза больше 37-*мм* патронов, чем 47-*мм*. Желательно, чтобы не калибр увеличили, а начальную скорость 37-*мм* пушки подняли до 2500—3000 фут/сек, и тогда калибр будет вполне достаточен.

113. Пулеметы. Автоматический принцип нашел себе применение в стволах, стреляющих ружейными пулями, и во многих флотах принято на марсах ставить пулеметы. Нет сомнения, что один пулемет лучше, чем 10 стрелков, но сухопутные войска отказались от пулеметов главным образом потому, что, не видя места падения пуль, нельзя корректировать стрельбу. Это неудобство относится также и к морским условиям.

Боевой или искусственный опыт мог бы дать правильный ответ на то, в какой мере постановка пулеметов рациональна. Мы, со своей стороны, скорее высказываемся за пулеметы, чем против них, и главным образом потому, что в них применен принцип автоматической стрельбы, не требующий от стреляющего никакой работы, кроме наводки. Это предел, до которого можно совершенствовать артиллерию. В нашем флоте немало денег было истрачено на изобретение автоматической пушки; теперь пушка изобретена, и, следовательно, цель достигнута, остается только, не останавливаясь, итти вперед.

114. Влияние устойчивости курса корабля на меткость артиллерийского огня. На меткость и скорость стрельбы оказывает большое влияние маневрирование корабля. Если стреляющий корабль будет все время поворачиваться то вправо, то влево относительно противника, то наводка орудий сде-

лается весьма затруднительной, и меткость очень пострадает. Поворачивание судна не только затрудняет горизонтальную наводку, но и стесняет вертикальную, ибо при каждой перемене положения руля корабль меняет свой крен, и так как комендор не знает, когда положат руль, то он совершенно не может предусмотреть эти перемены, которые поминутно будут портить его вертикальную наводку. Самое выгодное для стрельбы — удерживать противника на известном курсовом угле; тогда орудия не придется наводить вновь, а останется лишь исправлять старую наводку перед выстрелом. Этим избегается в эскадренном бою весьма нежелательная стрельба по своим собственным судам, и стрельба участится, так как не будет тратиться время на разыскивание через узкие порта противника и подробное рассматривание — не свое ли это судно.

Крайне важно сделать все необходимые приспособления для удержания корабля на желаемом курсовом угле и возможно чаще практиковать это. Если рулевой плохо удерживает судно на курсовом угле, то на меткость стрельбы нельзя рассчитывать. Это обстоятельство в состоянии вдвое уменьшить число попавших в неприятеля снарядов.

115. Научить рулевых одерживать. Предполагается, что в бою, в особенности в общей свалке, придется часто поворачивать корабль вправо и влево и вероятно при этом будут употребляться лишь три главнейшие команды: «право-на-борт», «лево-на-борт» и «так держать». В прежнее время «так держать» обозначало приказание: одержи и правь на том курсе, на котором одержал. По новым командным словам «так держать» обозначает: одержи на том румбе, на котором было судно в момент отдания приказания. Разница в том, что при первом способе судно, перестав катиться, пойдет по прямой линии, а при втором оно откатится обратно на 2—3 румба, и так как рулевой сразу не одержит на требуемом румбе, то судно должно будет вилять, пока не установится на курсе (рис. 5). Есть, однако, способ избежать этого, командуя вместо «так держать» — «одерживай». По этой команде, согласно § 446 командных слов, рулевой должен одержать и править по тому румбу, на котором одержал.

Следует командиру приучиться командовать «одерживай» настолько заблаговременно, чтобы рулевой мог одержать на требуемом направлении, а рулевого следует научить, одержав на известном направлении, установить корабль на нем и

больше не вилять. От несоблюдения вышесказанного сильно пострадает меткость стрельбы.

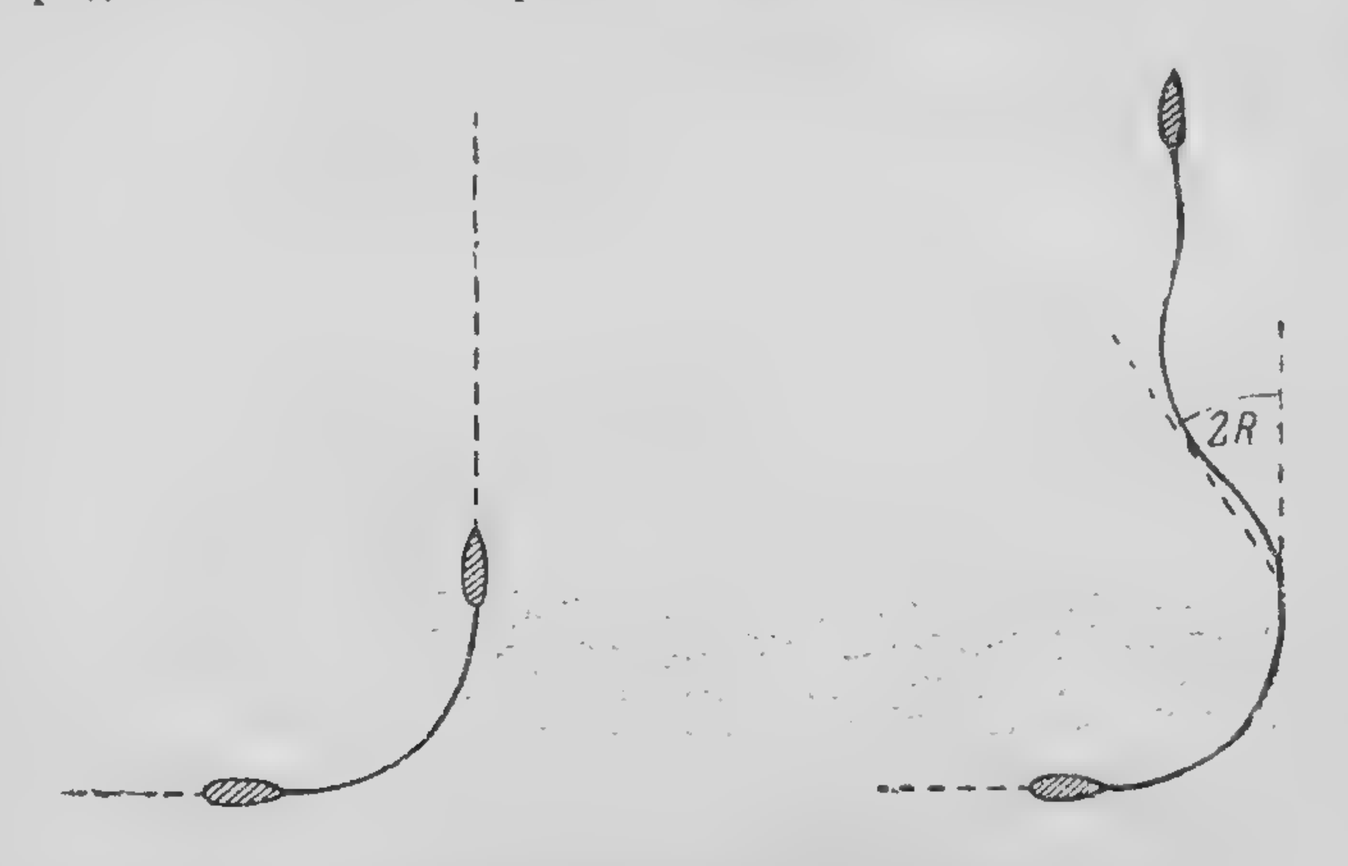


Рис. 5. Путь корабля, если при руле на борт скомандовать: а) „Одерживай“ и б) „Так держать“.

116. Влияние тряски корпуса от действия машины на меткость стрельбы из орудий. Необходимо изучать корабли в этом отношении, чтобы подметить то число оборотов, при которых тряска и вообще дрожание корпуса могут затруднить наводку орудий и уменьшить меткость стрельбы. Не при всяком углублении корабля наибольшая тряска соответствует тому же числу оборотов, а потому это явление следует изучать при различном количестве угля в ямах.

Для выяснения влияния сотрясения корпуса на меткость, кроме наблюдений непосредственных, полезно сделать записи над показаниями инструментов в различных частях судна. За отсутствием инструментов иногда употребляют стаканы с водой, расставляя их на орудийные платформы или поблизости их. Дается при этом различное число оборотов и наблюдается, сколько в каком стакане воды будет выплеснуто. Эти простые приемы, несмотря на их первобытность, дают более ценные указания, чем наблюдения на-глаз.

Тот ход, при котором сотрясение корпуса более влияет на меткость стрельбы в невыгодную сторону, должно признать для стрельбы неподходящим и избегать его настолько, насколько другие условия боя это допустят.

Некоторые машиностроители находят возможным так уравновесить движение частей своих машин, что они не производят содрогания корпуса. Всякие такие усовершенствования надо признать в тактическом отношении чрезвычайно полезными. При действии двух машин может случаться совпадение причин, производящих сотрясение корпуса, которое в таком случае чрезвычайно усиливается. Есть некоторое положение мотылей одной машины относительно другой, при котором дрожание корпуса будет наименьшее, и желательно, чтобы механики придумали такие приборы, при которых одна машина шла бы относительно другой в известном положении. Электричество, которым так широко пользуются артиллеристы для своих приборов, не получило доступа в машины, и механики им еще не пользуются, а между тем оно дает полную возможность придумать небходимые для сего приборы, которые в военном отношении положительно необходимы. Тряска на больших ходах составляет у некоторых легких судов большую помеху в наводке орудий.

117. Влияние солнечного освещения. Солнечное освещение может иметь большое значение при малой высоте солнца над горизонтом. Судно, занявшее такую позицию, чтобы его тень была направлена в сторону неприятеля, имеет тактическое преимущество в точности определения расстояния и меткости прицеливания, потому что при этом неприятель будет виден сравнительно ясно, а рассматриваемое судно подставит свою теневую сторону и будет иметь за собой солнце, сильно мешающее неприятельскому определению расстояний и прицеливанию. Такое влияние солнечного освещения может быть очень значительно, если солнце находится продолжительное время на малой высоте, как это бывает в больших широтах. В борьбе с береговыми укреплениями, когда выбор времени принадлежит флоту, пользование тактическими выгодами солнечного освещения наиболее возможно, но и в одиночном, артиллерийском бое между судами судно, имеющее преимущество в ходе и поворотливости, может занять положение по направлению к солнцу и удерживать его, если даже противник стремится выйти из невыгодных для него условий.

118. Влияние дыма на меткость стрельбы. Следует различать дым пороха дымного от дыма или, вернее, газов пороха бездымного. Дым больше мешает стрельбе своего судна, чем противника, ибо, когда он застелет свое судно, с него невозможно целиться, тогда как противнику все-таки видны

некоторые части судна, по которому он стреляет, и он может целиться.

Когда стреляющий корабль без движения, то самые невыгодные условия по отношению к дыму есть штиль. На ходу самое невыгодное условие будет при легком попутном ветре, когда дым следует вместе с судном. Случается иногда даже на маневрах, когда стреляют уменьшенными холостыми зарядами, после одного залпа так застилает дымом, что не только не видно цели, по которой надо стрелять, но и не видно — куда итти.

Ветер боковой со стороны стреляющего борта скорее устраняет дым, чем ветер с противоположной стороны, ибо в первом случае дым сейчас же взойдет на стреляющее судно и очистит борт, а во втором случае дым скопится с подветра и может там остаться очень долго. Некоторые думают, что подветренное положение тем невыгодно, что при этом дым противника застилает свое судно, но как бы тесны ни были промежутки между кораблями, все же они будут больше, чем длина судна, и потому чаще дым пойдет в промежутки. Если представить себе такой случай, что дым противника прямо идет на свое судно, то и тогда ввиду того, что густота дыма пропадает, он будет более вреден противнику, чем своему судну. По всем вышеприведенным причинам надо признать, что по отношению к дыму дымного пороха подветренное положение выгоднее наветренного. Нельсон предпочитал подветренное положение, хотя и объяснял это желанием не упустить противника.

Газы бездымного пороха, не затемняющие существенно видимость противника, вредны лишь в том отношении, что производят угарное действие на людей. По сему при стрельбе бездымным порохом предпочтительнее быть на ветре у неприятеля, чтобы газы от выстрелов не шли во внутренние помещения судна. Первоначально об угарном действии газов говорилось очень много, теперь перестали говорить, но не происходит ли это оттого, что никто не дал себе труда пострелять столько, сколько будут стрелять в бою?

Следует иметь в виду, что дым обыкновенного пороха чрезвычано худо пронизывается светом прожекторов, а потому при ночной стрельбе, когда дым несет на цель, стрельба весьма медленна, — после нескольких выстрелов приходится приостанавливать стрельбу. Отсюда тактический вывод для миноносцев, что если у противника нет бездымного поро-

ха, то в отношении дыма выгоднее подходить к нему с подветра.

119. *Стрелять ли залпами или беглым огнем.* Вопрос о том, следует ли в бою стрелять залпами или беглым огнем, нельзя считать решенным. Некоторые из морских писателей считают, что в бою иной стрельбы, как залпами, быть не может. Другие же разделяют стрельбу на залповую и одиночную таким образом, что когда сражение эскадренное, то следует стрелять залпами, а когда сражение одиночное, то и стрельбу производить одиночную. Многие из опытных офицеров однако же думают, что было бы большим риском вести стрельбу залпами, ибо непопадание одного снаряда не составляет большой потери, тогда как неверность целого залпа делает безвредным весь артиллерийский огонь целого корабля.

Преимущества стрельбы залпами следующие:

а) можно вернее руководить действием огня, направляя его весь к определенной цели;

б) дым при залповой стрельбе гораздо меньше мешает, чем при одиночном огне;

в) меньше вероятия стрельбы по своему же кораблю или миноносцу.

Недостатки залповой стрельбы заключаются в следующем:

а) если на индикаторе офицер суетится и делает ошибки, то весь артиллерийский огонь будет для неприятеля безвреден;

б) в случае если перебьют проводники, стрельба залпами становится невозможной, то раньше, чем откроется неисправность проводников, может быть потеряно несколько драгоценных минут.

К преимуществам одиночной стрельбы следует отнести то, что в ней принимают участие все комендоры. С другой стороны, комендорская стрельба требует бдительного надзора от батарейных командиров, чтобы комендоры хорошо наводили орудия и отнюдь не стреляли по своим судам.

Судно, стреляющее залпами, производит впечатление чего-то цельного, и это не может не иметь своего влияния на нравственное состояние противника. В сухопутной войне, пока слышны залпы, можно быть уверенным, что часть в порядке, а когда начался беглый огонь, то является сомнение — не смята ли часть. Залпы в морском бою будут производить то же впечатление, как и на суше, и когда вы будете видеть потери на своем судне и залпы у противника, то вам предста-

вится, что у него потерь нет и это не может не повлиять на ваше состояние духа.

Мы лично склоняемся скорее в пользу залпов, но если на боевом указателе стоит офицер, который волнуется, то надо, не колеблясь, стрельбу передать комендорам, ибо тогда комендорская стрельба даст лучший результат, так как часть комендоров будет стрелять худо, а другая хорошо, и в общем стрельба выйдет средняя, тогда как залпами, при вышесказанных условиях, стрельба будет совсем плохая. Если же у боевого указателя будет стоять офицер испытанного самообладания, то стрельба залпами может дать бесподобные боевые результаты.

120. *Выбор дистанции для боя.* Если оба противника совершенно свободны и место просторное, так что берега и отмели не стесняют движения кораблей, то выбор дистанции вполне принадлежит тому, кто при данном состоянии моря может иметь больший ход. Если от судна, имеющего больший ход, зависит расстояние до противника, то, следовательно, от него вполне зависит и род боя, т. е. артиллерийский или артиллерийско-минный; от него также зависит и время боя. Он может или совсем не принять бой, если он ему невыгоден, или же отложить его до более благоприятного времени дня или погоды, или же атаковать противника тотчас же. Из всего этого следует заключение, какое огромное значение в тактическом отношении имеет преимущество в ходе, в особенности если оно сохраняется при всяком состоянии моря.

Судно, имеющее преимущество в ходе, не всегда, однако же, может командовать расстоянием. Так, если противник застанет его в тесном месте, не имеющем второго выхода, то, прорываясь, он на некоторое время не будет командовать расстоянием. Также, если судно, имеющее преимущество в ходе, связано некоторым поручением (например конвоирование транспорта и пр.), то выбор расстояния не принадлежит ему всецело, хотя и тут преимущество в ходе дает большие выгоды.

В истории мы имеем пример, что умелый выбор дистанции в одиночном бою помогает успеху боя. Так, в сражении, выигранном английским фрегатом Seahorse и американскими Constitution и United States, равно как и «все другие сражения, происходившие в то время между английскими и американскими крейсерами,—говорит Березин в своей Морской тактике (стр. 171), — показали вы-

годы осторожного сближения с противником, а именно, для той стороны, которая в артиллерийском отношении сильнее».

Если бой происходит между броненосными и неброненосными судами, то, при надлежащем выборе дистанции, броня на броненосце может сделаться неуязвимой для орудий своего неброненосного противника, тогда как для неброненосного судна — чем больше дистанция, тем опаснее попадающие снаряды, ибо, с увеличением угла падения, они легче могут проникать в жизненные части не защищенного броней судна. Вообще можно сказать, что близкие дистанции более выгодны судам неброненосным, или имеющим лишь палубную броню и судам с орудиями меньших калибров. Чем меньше судно, тем больше причин к сближению, а так как малые суда к тому же почти всегда обладают большим ходом, то инициативу в ведении одиночного боя чаще можно ожидать от малых судов, чем от больших, и, следовательно, при одиночной встрече малое судно или уклонится от боя, или будет нападающим. В отношении мин сближение также выгодно для малых судов, а потому вообще можно сказать, что если малое судно решило вступить в бой, то чем скорее оно сблизится с противником, тем лучше.

121. Стрельба на предельных дистанциях. Если наши орудия могут стрелять на бо́льшие дистанции, чем орудия неприятельские, и мы командуем расстоянием, то является вопрос: не следует ли нам выбрать такую дистанцию, при которой наши снаряды могут достигать неприятеля, а его не могут? Дистанция эта будет 50—60 кабельтовых, т. е. очень большая, и, следовательно, попадание в противника будет весьма затруднительное; но следует иметь в виду, что если мы сами действительно находимся вне района действия артиллерии противника, то не понесем потерь, а потому ничто не мешает нам, если нет качки, вести стрельбу с полигонной точностью и употребить все старания, чтобы точно определить расстояние, которое и корректировать падением своих снарядов.

Тактика обороняющегося в этом случае должна заключаться в том, чтобы затруднить стрельбу противника, меняя возможно чаще расстояние до него. Следует иметь в виду, что с дальнего расстояния трудно распознать — идет ли судно прямо на нас или от нас, посему обороняющемуся полезно делать полуповороты, т. е., положив руль на-борт, перекатиться 8 румбов в одну сторону и 8 румбов в другую.

Неприятелю будет казаться, что обороняющееся судно перекатилось на 16 румбов, и он также повернет на 16, и когда убедится в своей ошибке, то будет настолько близок, что попадет в сферу действия огня обороняющегося, чего именно последний и желал.

122. Выбор курсового угла в зависимости от угла обстрела. Выбор курсового угла, на котором предпочтительнее держать противника, зависит от расположения нашей артиллерии и брони.

По отношению к артиллерии наивыгоднеший курсовой угол тот, по которому может действовать наибольшее число пушек. Для судов, имеющих две башни, расположенные по диаметральной плоскости, наивыгоднейшим углом в этом отношении можно признать сектор, ограничиваемый обстрелом носовой башни на корму и кормовой башни на нос. Для судна с бортовой артиллерией сектор наивыгоднейшего обстрела также ограничится на корму пределом обстрела носового орудия, на нос — кормового. Обыкновенно этот сектор простирается от 45 до 135°, считая от носа.

Тип судов с башней — одной или двумя и с бортовой артиллерией — самый обыкновенный, а потому в большинстве случаев сектор огня бывает именно вышеуказанный.

123. Выбор курсового угла в зависимости от системы брони. Следует ставить свой корабль в такое положение к противнику, чтобы последний имел меньше шансов попадать и чтобы снаряды его приносили наименьший вред судну. При продольном положении цель, представляемая кораблем, будет наименьшая, но ошибки при стрельбе по преимуществу бывают в вертикальном направлении, а не в горизонтальном. Причина этого заключается в незнании расстояния до противника, которое, при крутых траекториях в особенности, играет весьма важную роль; длина нынешних кораблей достигает уже $3^1/_4$ кабельтова. Посему, если принять во внимание вышину цели, то и тогда ошибка в 1 кабельтов расстояния при продольном положении противника позволит попасть в него, тогда как при положении его поперечно к линии огня ошибка в $^1/_4$—$^1/_2$ кабельтова ведет к промаху. С этой точки зрения выгоднее ставить судно лагом к противнику.

В отношении вреда, причиняемого снарядами, продольное положение к линии огня также менее выгодно, чем поперечное, ибо снаряд или его осколки в своем полете вдоль батареи могут нанести больший вред, нежели поперек. Про-

дольные выстрелы всегда считались самыми тяжелыми, и, кажется, можно считать их таковыми и теперь.

Поперечные выстрелы приносят меньше вреда, но при этом большая часть брони становится в нормальное положение к неприятельским выстрелам и, следовательно, будет в невыгодных условиях для сопротивления им. В этом отношении и продольные выстрелы имеют те же неудобства, ибо траверзная броня ставится в нормальное положение к направлению неприятельских снарядов.

Несмотря на вышесказанное, в некоторых иностранных флотах продольное положение носом к противнику считается наивыгоднейшим для боя, и рекомендуется, увидав противника, повернуть на него носом и не сходить с этого положения; это тоже своего рода курсовой угол, который будет равен 0. Дело управления кораблем совершенно упрощается, и такое положение имеет огромные выгоды. В эскадренном бою оно ведет к неудобному строю фронта и не может быть практикуемо при кильватерной колонне.

Мы были совершенно такого же мнения, что надо сражаться носом, когда в 1886 г. мы составляли свою статью. В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований («Морской Сборник», 1886 г., № 2 и 3). Теперь мы также считаем, что носовое положение имеет огромные выгоды, но опасение получать продольные выстрелы заставляет думать, что курсовые углы в 45° и 135°, при которых броня ставится под острым углом к противнику и может быть применена вся башенная и бортовая артиллерия, имеют свое большое тактическое преимущество (рис. 6).

124. Выбор курса в зависимости от волнения. Волнение может оказывать вредное влияние на стрельбу по двум причинам, а именно: вследствие производимой им качки и вследствие попадания воды в порта и амбразуры орудий. В отношении попадания воды и брызг в порта выгоднее быть на ветре от неприятеля. По отношению качки выгодно принять такое положение, при котором корабль меньше качается. Если свой корабль принял погоню и выбор курса принадлежит ему, то следует принять во внимание также и качку противника, стараясь взять такое направление относительно волны, при котором свое судно качалось бы меньше, а противник больше. Надо иметь в виду, что суда, очень остойчивые, качаются много в полветра, суда мало остойчивые часто имеют большие размахи, идя в бакштаг и на фордевинд.

Зная свое судно и тип противника, можно быстро решить, какой курс выгоден нам и не выгоден ему.

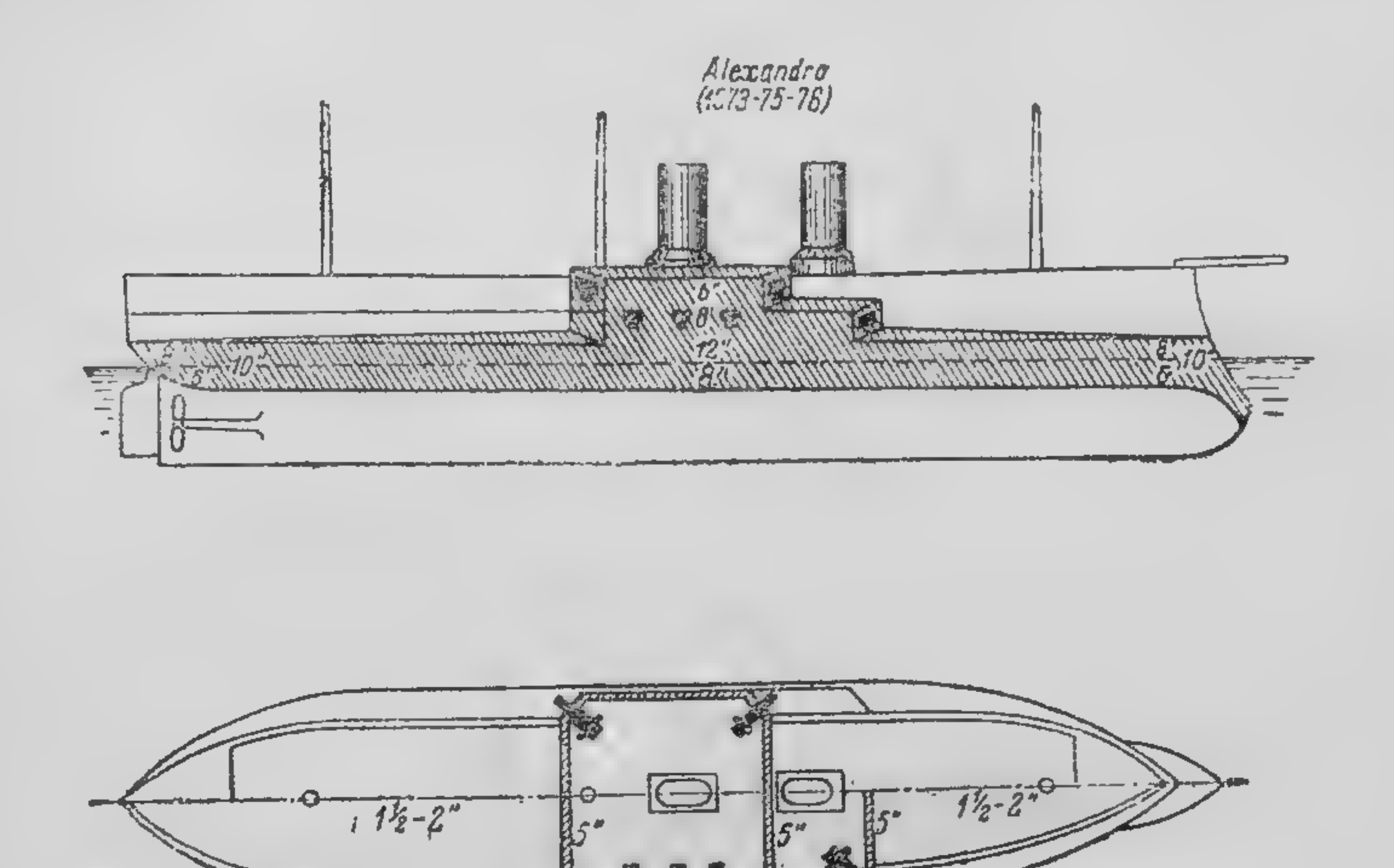
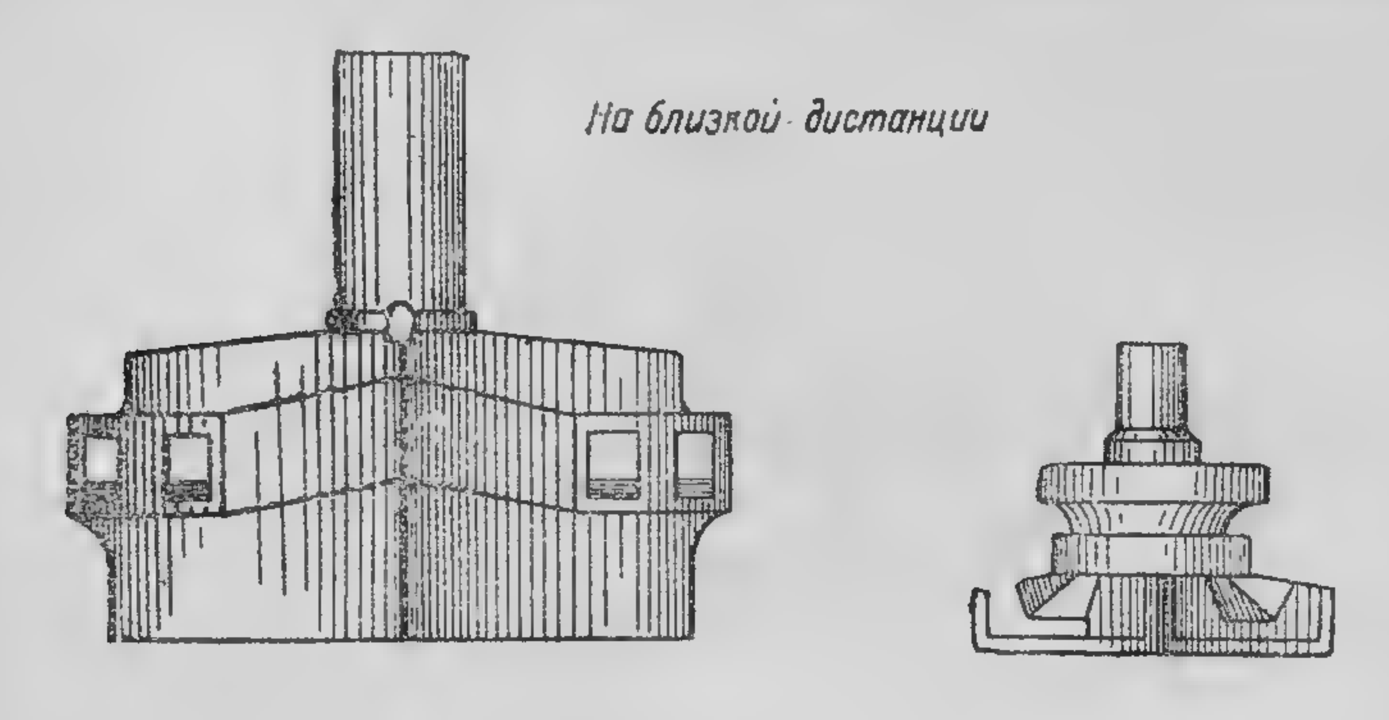


Рис. 63. К вопросу выяснения выгодного по отношению к броне курсового угла.

125. Выбор курса на волнении, когда преследует сильный неприятель. Если при встрече с противником наш корабль будет значительно слабее по артиллерийскому вооружению, или, кроме того, имея специальное поручение, он должен уклониться от боя, то является вопрос: какое направление ему выбрать, чтобы поставить свою артиллерию в наивыгоднейшие условия? Может быть много причин, которые заставят его выбрать то или другое направление. В особенности вески могут быть доводы, по которым слабое судно пожелает сблизиться со своим портом или со своей эскадрой. Если же однако причин исключительных не будет, то выгодно взять курс против ветра, и тогда наша кормовая артиллерия, будучи защищена от ветра и брызг, будет действовать в совершенно выгодных условиях, тогда как действие носовой артиллерии противника брызгами будет затруднено и даже может быть окончательно парализовано.

Каждая пробоина, причиняемая нашими снарядами, будет увеличивать неудобства хода противника против ветра, и все



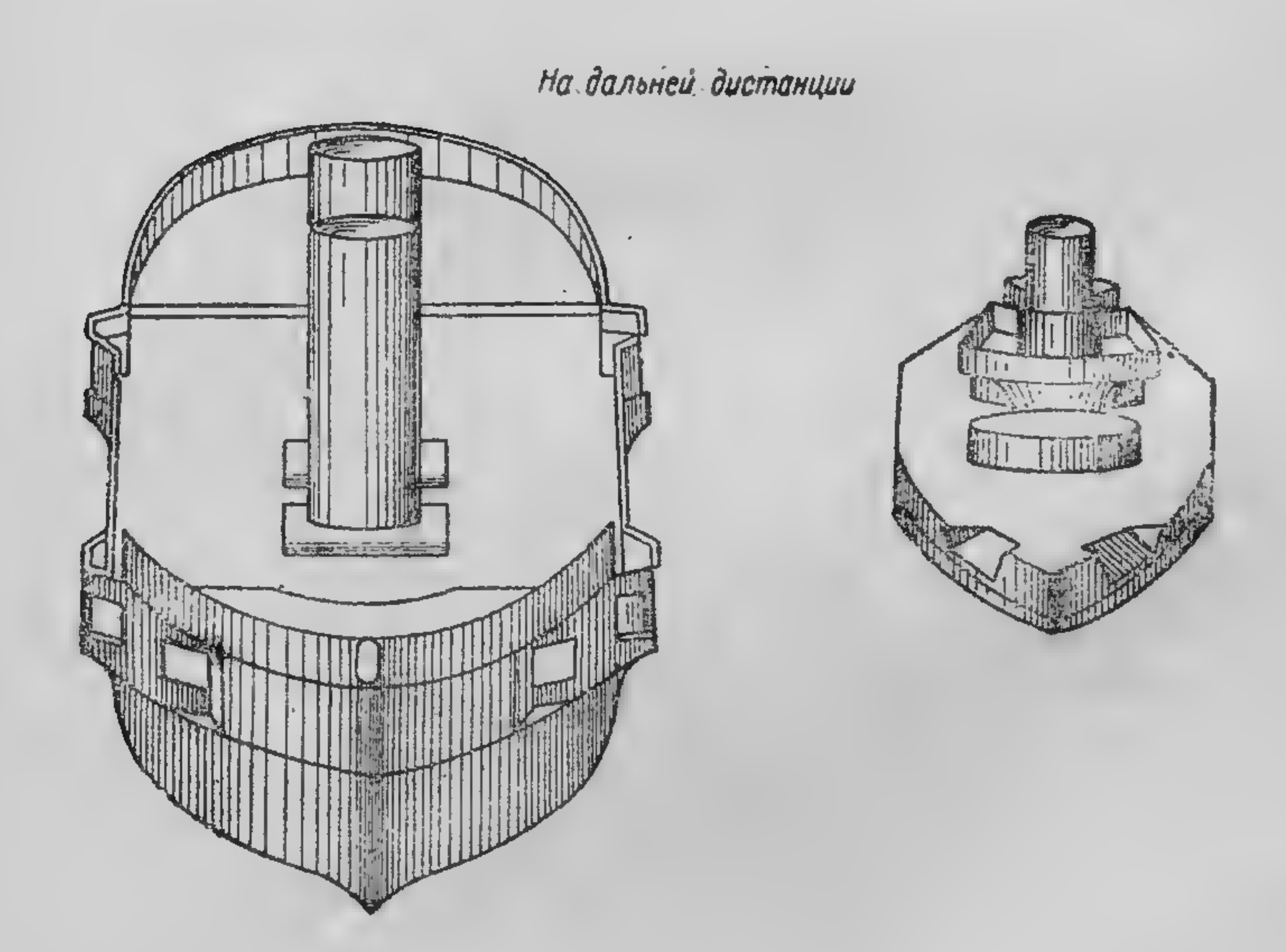


Рис. 7. Вид корабля под углом падения снарядов.

это даст нам большой перевес и, следовательно, шанс на успех. Преследующий корабль при этих условиях, убедившись в невыгодности своего положения, должен взять курс

в сторону, дабы, пользуясь преимуществом своего хода, зайти вперед траверза уходящего неприятеля, которому ничего не останется, как изменить свой курс и потерять то преимущество, которое ему давали ветер и волнение, но он все-таки выиграет время, а это много. Наступающая ночь и пр. может изменить обстоятельства для него к лучшему.

126. Куда целиться. На дальних расстояниях следует целиться из всех пушек в середину видимой фигуры корабля. Если выстрел продольный, то целиться в верхнюю кромку видимой фигуры, ибо под углом падения снаряда корабль будет представляться, как показано на рис. 7. На самых близких расстояниях можно советовать целиться не во всю фигуру судна, а в предметы, т. е. пушки, заряженные бронебойными снарядами, наводить на башни или броневой каземат, тогда как пушки, заряженные фугасными снарядами, наводить на оконечности, стараясь пробить корпус ближе к ватерлинии. Мелкую артиллерию наводить на мостики, марсы, надстройки и др.

Глава VII

МИНЫ

127. Общий взгляд на минное дело. Со времени изобретения мин Уайтхеда все остальные виды мин для активного действия мало-помалу отодвинулись на задний план, и мина Уайтхеда осталась единственным наступательным оружием. Усовершенствования в этой мине идут постепенным и правильным образом и состоят в увеличении скорости мины, в увеличении запаса воздуха и в увеличении разрывного заряда.

Первые образцы мин (1876 г.) имели резервуар в 6,4 куб. футов, ход для близкой стрельбы (1 200 футов) 22 узла и заряд в 75 фунтов. Последние образцы (1894 г.) имеют резервуар 9,5 куб. футов, ход для близкой стрельбы (1 800 футов) 26,75 узла и заряд в 200 фунтов. Увеличение зарядов было достигнуто применением более тупых обводов. Это обстоятельство, к сожалению, ведет к тому, что, при ударах под острым углом, мина не взорвется, о чем будет сказано ниже.

В способах выбрасывания мин произошли следующие перемены. Первоначально был принят подводный выбрасывающий аппарат, в котором воздух гнал воду, а эта последняя

толкала мину. Аппараты эти были очень громоздки, а потому, когда появились надводные аппараты, они получили всеобщее применение. Усовершенствование в этих аппаратах, вследствие которого мина при выстреле на ходу почти не отклоняется, еще более располагает к ним, тем не менее замечено в последнее время желание перейти на подводные аппараты. Мотивом к такому переходу служит опасение, что у мин, находящихся выше ватерлинии, неприятельские снаряды могут причинить взрыв зарядных отделений и резервуаров.

В подводных аппаратах от выбрасывания мин водой перешли к выбрасыванию мин воздухом и, кроме того, придуманы выдвижные щиты, допускающие стрельбу из подводных аппаратов по траверзу. Надводные аппараты по бортам приспособлены к проворачиванию; кормовые же, а в особенности носовые аппараты, все неповоротные. Подводные аппараты также все неповоротные. Вследствие всего этого у каждого корабля есть мертвые углы, по которым стрельба минами производиться не может. Вот в каком положении активное минное дело находится в настоящее время.

128. Неудобства, вызываемые отсутствием кругового обстрела. Отсутствие кругового обстрела минами есть большой тактический недостаток главным образом потому, что для минного выстрела надо дать кораблю известное положение. Между тем в эскадренном бою командиру придется заботиться об удерживании своего места в строю; в одиночном же бою надо маневрировать не для одних мин, а для всех наступательных средств, и потому будут такие промежутки времени, в течение которых нельзя будет стрелять минами, хотя противник и будет находиться в районе их действия.

Есть еще и другие неудобства, вызываемые отсутствием кругового обстрела. Предположим, что у противника испортилась машина, и мы пожелаем ему нанести таранный удар. Зная, что у него кормовой и носовой аппараты неповоротные, а бортовые имеют малый угол обстрела и по преимуществу на нос, мы можем нанести ему удар, приближаясь под углом 30—40° к диаметральной плоскости с носа или кормы, не рискуя получить удар миной. При круговом обстреле корабль с испорченной машиной будет иметь защиту от таранного удара со всех сторон.

Если бы изобрели поворотные подводные аппараты такого устройства, что можно было бы получить круговой обстрел

минами, то мы высказались бы за подводные аппараты, но так как таких аппаратов не изобретено, то круговой обстрел можно достигнуть только при посредстве надводных аппаратов.

Интересен вопрос о том, действительно ли взрывы зарядных камер и резервуаров будут так гибельны и для своих судов, что следует наложить veto на все надводные аппараты. Мы имеем примеры взрыва воздухохранителя на крейсере Память Азова и взрыв пироксилиновой мины на поповке; то и другое произвели лишь небольшое местное разрушение, и суда остались целы. Если мы боимся взрыва резервуаров и мин, то надо так поместить выбрасывающие аппараты, чтобы и то, и другое были вне стен судна, и тогда повреждение будет еще меньше.

Тем, кто говорит, что минные зарядные отделения будут пробиты с первого выстрела, можно указать на пример китайского броненосца Чень-Юень, повреждения которого автор лично осматривал после Японско-Китайской войны. На броненосце оказалось 464 пробоины, но остались целы стоявшие не за броней помпы, брашпиль, канаты, канатные клюзы, штурвалы, две пушки 6″ калибра и 6 мелких; словом, все дельные вещи остались целы. Это показывает, что дельные вещи имеют весьма малую видимую поверхность, так что из попавших снарядов ни один не тронул дельную вещь.

129. Стрельба минами на дальние дистанции. Точного определения того расстояния, с какого можно действовать минами, не существует. В настоящее время признается, что мина Уайтхеда на 330 сажен идет совершенно правильно и эту дистанцию она может пройти со скоростью 25 узлов. На эти дистанции производится пристрелка мин и делаются вообще всякие исследования. Положим еще 100 сажен на всякие случайности — получим 430 саж. Является вопрос: можно ли считать себя в безопасности от минного выстрела, находясь от противника в 430 саженях? На это специалисты обыкновенно дают уклончивый ответ и говорят, что мины на большие дистанции не испытываются, но если должной регулировкой пружин или их переменой уменьшить ход мины до 11 узлов, то она пройдет и 13 кабельтовых. Из этого следует, что миной можно стрелять и на более дальние дистанции, но надо при этом иметь в виду малый процент попадания в цель малого размера — как потому, что получится большой угол рассеивания, так и потому, что мина, пристре-

лянная на большом ходу, пойдет непременно влево на малом. Существуют такие взгляды: если начнем исследовать стрельбу минами на большие дистанции и такую стрельбу допустим, то все мины расстреляют на дальние дистанции и нечем будет стрелять на ближние; но если противник командует расстоянием, то может быть сближения никогда и не последует, а если он при этом имеет большой запас мин и, не жалея их, стреляет, то не будем ли мы в проигрыше?

Стрельба минами на дальние дистанции может в бою принести большую пользу, а потому действие мин должно изучаться на все дистанции, до коих они могут достигать. Предварительные опыты, произведенные нынешним летом лейтенантом Муравьевым по нашей инициативе, дали следующие результаты для нормальных мин:

Ход мины в узлах	Проходимое расстояние в саженях
23	300
18	600
14	1000
11	1300

Мы убеждены, что если в задание поставить условие, чтобы мина при умеренных скоростях проходила большие дистанции, то мины в этом отношении много улучшатся. Для разных соображений не худо иметь следующую простую табличку:

Ход в узлах	Проходимое расстояние в 1 секунду в футах
5	8
10	17
15	25
20	34
25	42

130. Район действия мин. Районом действия мин надо признать расстояние до противника, при котором можно произвести выстрел. Если стрельба производится по неподвижной цели, то район действия определяется табличкой, приведенной в предыдущем параграфе, т. е. при 23 узлах — 330 саж., при 11 узлах — 1300 саж., но если цель движется, то район действия изменяется. Разберем случай противника, идущего параллельным с нами курсом и впереди нас в 330 саж. При таком условии, если мы и противник имеем ход, то, выстрелив в него миной, поставленной на 330 саж., мы не можем его достичь, тогда как он может достать нас своей миной, ибо

противник убегает от нашей мины, а мы набегаем на его мину. Следовательно, противник не находится еще в районе дей-

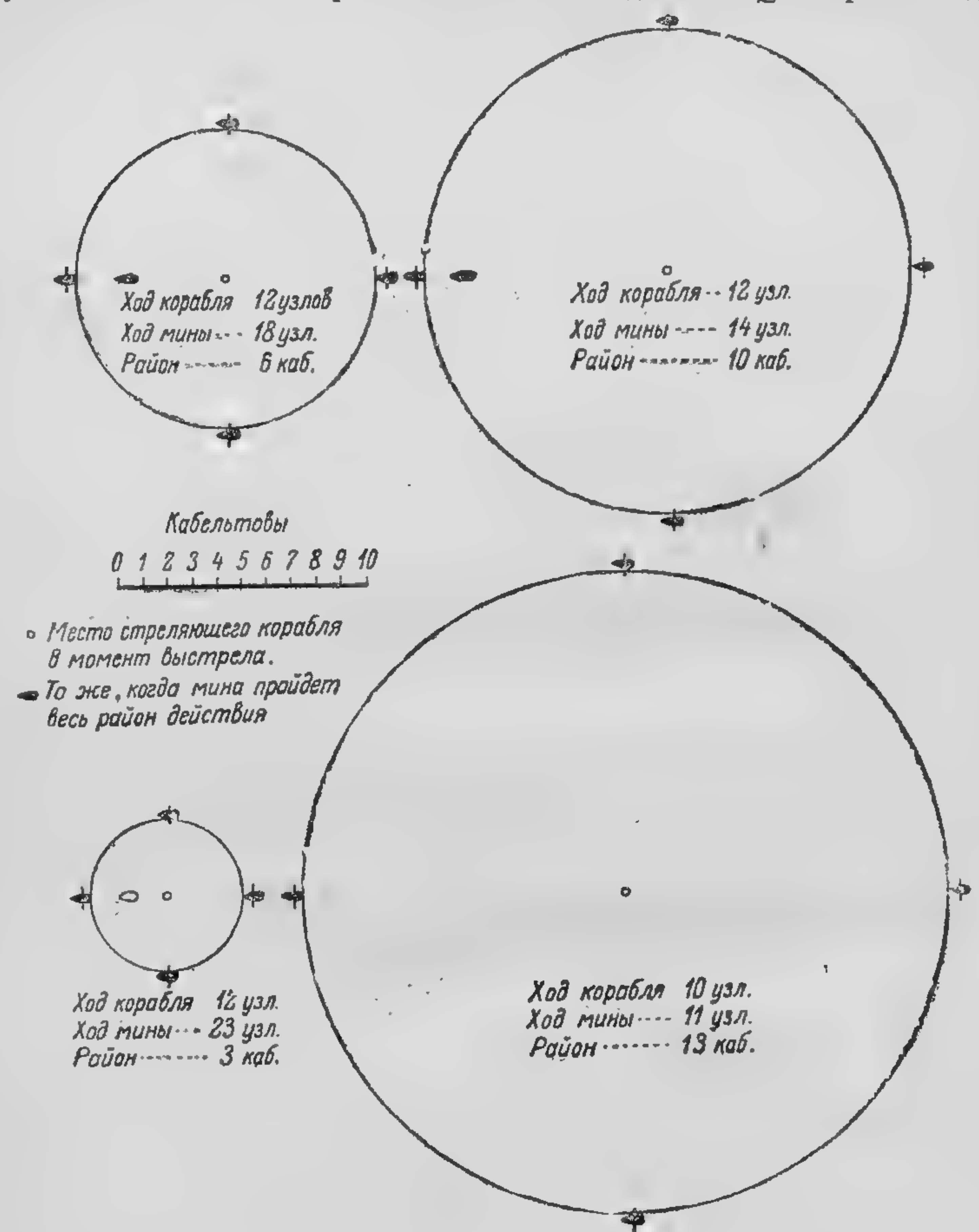


Рис. 8. Район действия мин при различных условиях

ствия наших мин, а мы уже вступили в район действия его мин.

Кривая, определяющая район действия мин при ходе противника, остается та же при всех скоростях судов; меняется лишь в зависимости от хода противника положение стреляющего корабля. Рис. 8 дает наглядное понятие о районе дей-

ствия мин, при условии параллельного следования нашего корабля и противника одним и тем же ходом.

Кривая, очерчивающая район действия, состоит из двух полукружий, расстояние между центрами которых равно длине судна. По окружности показаны для наглядности суда, идущие курсом, параллельным стреляющему; они находятся на границе района действия мин. Место стреляющего корабля поставлено в зависимость от заданного ему хода, считая, что в момент выстрела судно было в середине рисунка и, за время следования мины до своего предельного расстояния оно передвинулось к тому месту, которое показано на рисунке. Мина в это время подойдет к черте в той точке, в которую она направилась, и, следовательно, окружность дает район действия при заданных условиях. Если мы пожелаем подставить на том же рисунке другие условия хода своего и противника, то надо только соответственно передвинуть место стреляющего судна.

Рассматривая рис. 8, мы видим, что при параллельных курсах нашего корабля и противника район действия мин будет к стороне кормы больше, чем к стороне носа, а потому то судно, которое впереди траверза своего противника, находится по отношению к району действия мин в более выгодных условиях. Это обстоятельство дает огромное преимущество тому судну, которое приняло погоню. Если предположим, что ход преследуемого судна 22 узла, то уже с дистанции 39 кабельтовых преследующий находится в районе действия мин судна, принимающего погоню, тогда как при тех же условиях хода этот последний войдет в район действия мин нагоняющего, когда расстояние между судами будет лишь полкабельтова.

131. Минная стрельба. Весьма важно установить правильный взгляд на минную стрельбу. Следует ли стремиться исключительно к стрельбе верными выстрелами, или же в минном деле, как в артиллерийском, надо вести стрельбу с расчетом на известный процент попадания? Разность между артиллерийским выстрелом и минным заключается в том, что в артиллерийском можно сделать ошибку и в вертикальной и в горизонтальной наводке, тогда как в минной стрельбе вертикальная наводка производится автоматически и остается лишь придать аппарату должную горизонтальную наводку. К невыгодам меткости мин можно причислить то обстоятельство, что мина идет в среде, которая может значительно вли-

ять на ее направление. Еще одно неудобство в стрельбе минами Уайтхеда заключается в сравнительной продолжительности и неодинаковости времени, потребного на вылет мины аппарата.

Точность движения мин на малые дистанции очень хороша, так что, если представим себе цель в 300 футов длины и расстояние 200 саж., то при мирных условиях каждый минер поручится за 100% попадания. Если стрельба идет на ходу и цель в 300 футов движется параллельно нашему курсу, то на 100% попаданий рассчитывать нельзя. Если та же цель будет проходить на том же расстоянии от нас, но контр-галсом, то для меткого выстрела нужно ввести поправки на свой ход и ход противника и, установив заранее аппарат, выпустить мину как раз в тот момент, который этому будет соответствовать. Дело это еще более усложнится, если у своего судна окажется в это время руль положен на-борт.

При вышеописанных условиях мало шансов получить 100% попадания для первого выстрела, и не будет ли правильнее удовлетвориться 25% попадания. Если то же проделать несколько раз, то процент попадания возрастет, но в бою будет такое разнообразие положений своего корабля и противника, что каждый выстрел в смысле пристрелки надобно признать первым. Кроме того, перенося все перечисленные условия в боевую обстановку, мы должны подставить некоторый коэфициент в зависимости от нравственного состояния стреляющего. Даже в таких простых приемах, как стрельба из ружья, нравственное состояние чрезвычайно влияет на процент попадания. Говорят, будто на войне на каждого убитого человека выпускают такое количество пуль, которое равняется весу человека. Если бы на войне стреляли так же метко, как на учении, то не было бы никакой возможности открытой силой взять даже самое слабое в фортификационном отношении укрепление. При минной стрельбе поправки несравненно сложнее, чем при стрельбе из ружья. Возможно, что офицер возьмет поправку не на тот ход, или примет ее не в ту сторону, куда следует, или же наводящий номер сделает ошибку в исполнении приказания, поставив аппарат, скажем, на 30°, когда ему было приказано поставить на 45°. Может случиться, что по ошибке предохранительная чека будет не вынута, или же ошибочно прибор расстояния будет поставлен на чересчур малую дистанцию и пр. Под огнем всякие случайности возможны, и мы думаем, что надо быть довольным,

если боевой процент попадания будет вдвое меньше учебного. При этом условии попадание на контр-галсовой стрельбе уменьшится до 12,5%, и надо думать, что процент боевого попадания на больших скоростях, даже при близких дистанциях, не будет выше этого.

На больших расстояниях процент попадания будет меньше, чем на малых, а следовательно, надо предпочитать стрельбу на малых расстояниях. Является вопрос: следует ли беречь мины до момента сближения с противником или же открыть минную стрельбу с большой дистанции? Есть доводы за одно решение и за другое. Если начать стрельбу на большие расстояния, то можно потерять непроизводительно несколько мин, но, разумеется, есть некоторый шанс нанести противнику повреждение. Если же откладывать стрельбу до сближения, то шанса такого мы иметь не будем, и может случиться, что в течение всего боя ни одного минного выстрела не сделаем, а если при этом противник будет стрелять минами по нашему кораблю, то в его руках будет больше шансов на победу, чем в наших. Мы склоняемся к тому, чтобы начинать стрельбу с дальнего расстояния, причем видим в этом еще и ту выгоду, что при этом условии выстрелы на близкое расстояние будут не первые и, следовательно, более меткие. Если не стрелять минами на дальние расстояния, то может случиться, что при сближении и аппараты, и мины, которые мы так тщательно берегли, окажутся подбитыми.

Полагаем, что в одиночном бою минами надобно стрелять, как пушками, сдерживая скорость на дальних дистанциях и ускоряя стрельбу по мере сближения с противником. Число мин, имеемое теперь на судах для такой стрельбы, недостаточно, но надо его увеличить. Дело все в весе, а между тем мина весит не больше, чем 12″ снаряд, и увеличение числа мин вполне возможно [1].

Когда мы переходим от одиночного боя к эскадренному, то число причин к принятию стрельбы на дальние расстояния возрастает, и тут стрельба на дальние дистанции может дать весьма веские шансы к победе. Представим себе такой вполне

[1] На современных кораблях большое значение имеет не только вес, но и объем. И именно с этой последней точки зрения значительное увеличение числа торпед на борту вряд ли окажется возможным. Сомнительной, впрочем, является и рациональность его, поскольку опыт показывает, что имеемые, как правило, в бою не используются.

возможный случай, что две враждебные эскадры в 10 кораблей каждая, построенные в линию кильватера с промежутками в 2 кабельтова, встретившись и решив вступить в бой, проходят контр-курсами в расстоянии 8 кабельтовых. На одной эскадре стрельба далее 300 саж. воспрещена и никогда не практиковалась, а на другой эскадре стреляли до 13-кабельтового расстояния, на котором угол рассеяния, положим, даже был в 30°, т. е. очень большой. Когда эскадры поравняются, то со второй эскадры одновременно со стрельбой из орудий начнут минную стрельбу по траверзу. Если предположим, что на каждом судне по два со стороны бортовых аппарата и что из каждого успеют за время прохождения сделать лишь по одному выстрелу, то по направлению к первой эскадре пойдет 20 мин; промахнуться по целой эскадре длиной в 2 мили невозможно. Пространство между кораблями при промежутках в 2 кабельтова будет в 2—3 раза более, чем длина судов, и, следовательно, из 3—4 мин одна должна попасть, а из 20 мин попадет 5—7 мин, т. е. на каждые 2 корабля придется по одному с лишним минному удару. Такой результат стоит того, чтобы пожертвовать 20 минами в начале боя.

Вследствие этого довода и многих других на стрельбу минами в эскадренном бою более даже чем в одиночном следует смотреть, как на стрельбу из орудий и, не дожидаясь сближения на пистолетный выстрел, стрелять минами на всякие доступные им дистанции. Не пора ли смотреть на мину, как на артиллерийский снаряд? Правда, мина стоит 3000 руб., но выстрел 12″ снарядом со снаряжением стоит около 1000 руб., между тем 12″ орудие откроет огонь, не дожидаясь близких дистанций, при которых выстрелы вернее. Вводя стрельбу на разные дистанции, надо приспособить мины к удобной перемене дистанции. Полагаем, что со стороны техники затруднений не встретится. Надо прежде всего, чтобы тактика этого потребовала, а тогда техника все сделает.

132. Влияние хода и направления корабля на величину допускаемого угла рассеивания. Есть одно обстоятельство, влияющее на процент попадания, и на которое до сих пор еще не обращено было должного внимания. Дело в том, что если противник находится к нам под некоторым углом, то в него легче попасть, когда он имеет расходящийся с нами курс, чем сходящийся. В первом случае он как бы ловит мину, которая могла бы пройти мимо него, а во втором — увертывается от нее (рис. 9). Капитан Престин, которого мы просили разо-

брать этот вопрос, составил диаграмму (рис. 10), показывающую весьма наглядно эту разность. Если принять длину цели в 300 футов, угол, составляемый курсом противника с траекторией мин, 45°, дистанцию в два кабельтова, ход мины в 24 узла и ход противника в 20 узлов, то при сходящемся

Рис. 9. Влияние хода и направления противника на величину допускаемого угла рассеивания.

курсе допускаемый угол рассеивания будет 6°, а при расходящемся 25°. Если бы противник стоял, то допускаемый угол рассеивания был 10°.

Это условие надо иметь в виду и когда стреляем минами, и когда желаем уклониться от мины. Для судна, по которому стреляют, самое выгодное при хорошем ходе привести стреляющий минами миноносец за корму: но, если нет времени это исполнить совершенно и мы будем иметь неприятеля на раковину тогда, когда его мина подойдет к судну, то этим лишь поможем ему попасть в нас. В этих условиях судно само ловит мину, которая иначе прошла бы мимо.

133. Под каким углом действительны минные выстрелы. Мины последних образцов имеют весьма тупые обводы, а потому при косых ударах они будут рикошетировать от борта, не взрываясь; обстоятельство это необходимо иметь в виду. Надо думать, что мина, выпущенная в судно прямо по носу, скользнет по борту не взорвавшись; даже вероятно, что и при некотором косом угле к курсу мина также не взорвется. Желательны опыты, которые выяснили бы наименьший угол, при котором минные выстрелы еще действительны, а также желательны улучшения в минах по этой части. Первые об-

разцы мин были лучше последних, и в этом отношении мины сделали шаг назад.

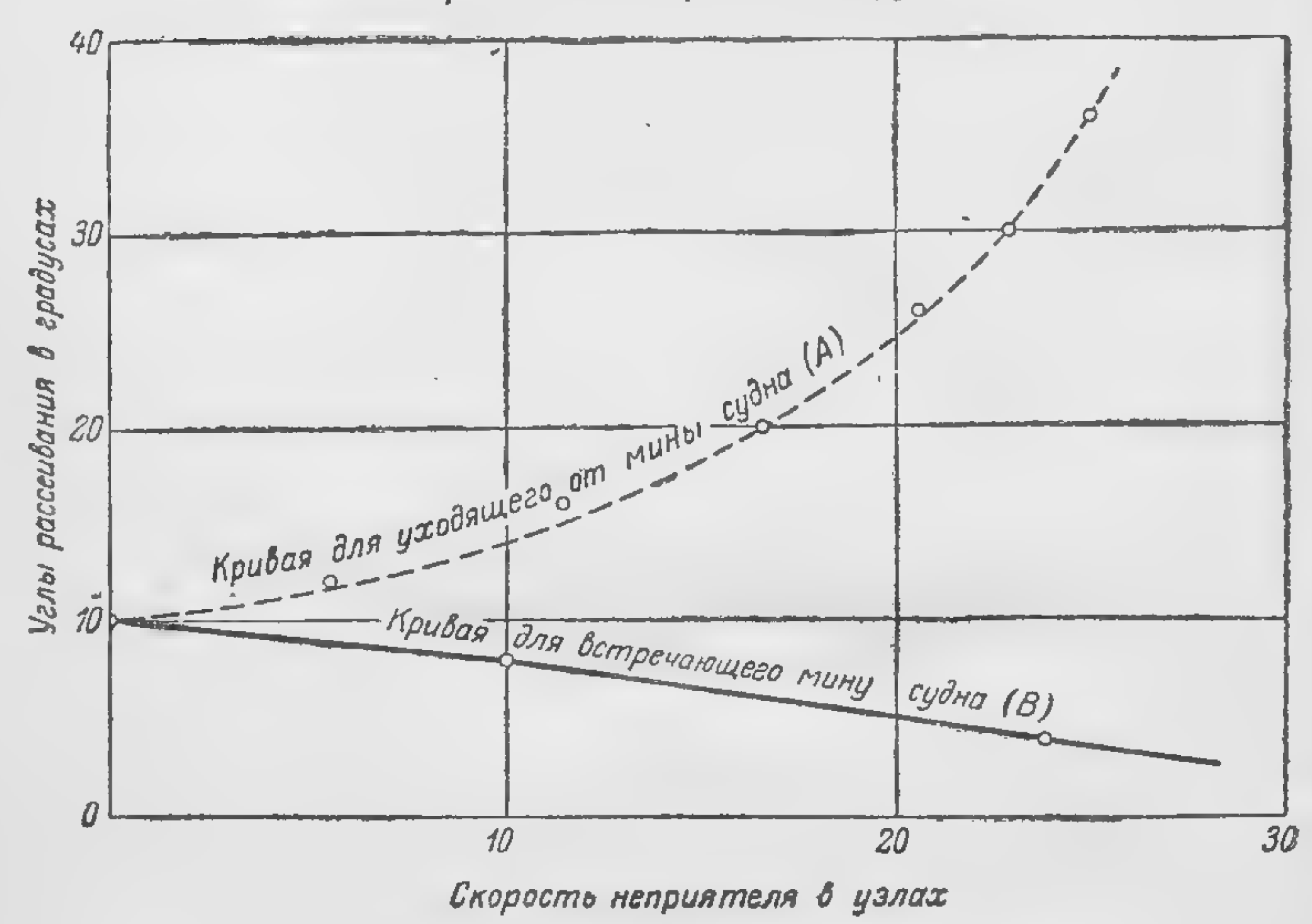


Рис. 10. Влияние хода и направления противника на величину допускаемого угла рассеивания.

134. Возможно ли уклониться от мины Уайтхеда? Возможность уклониться от мины Уайтхеда зависит от расстояния, с которого мина будет выпущена. Допустим, что минный выстрел действителен на 5 кабельтовых; при скорости в 20 узлов мина пройдет это расстояние в $1^1/_2$ минуты. Посмотрим, возможно ли остановкой судна избежать выпущенной в нас мины. Корвет Витязь при переводе машины с полного переднего хода (12 узлов) на полный задний, через $1^1/_2$ минуты имел скорость 3 узла, но так как 15 секунд проходит на перевод машины, то надо принять скорость по истечении $1^1/_2$ минут после перевода телеграфа 4 узла. Средняя скорость за истекшие $1^1/_4$ минуты будет 8 узлов, а пройденное расстояние 170 саж.; при 12 узлах пройденное рассто-

яние было бы 250 саж. Из вышеприведенного рассуждения видно, что корабль в 3000 *т* мог бы, переведя машину на полный задний ход, в $1^1/_2$ минуты задерживать себя на 80 саж. и пропустить мину, но для этого надо, во-первых, верно оценить, куда именно мина пойдет, и, во-вторых, не иметь никого, идущего в кильватер.

Гораздо практичнее уклониться от мины действием руля. Самое выгодное положение для принятия минного выстрела есть продольное, прямое по носу, как потому, что при продольном положении цель значительно уменьшается, так и потому, что мина при своих полных обводах может скользнуть вдоль и при взрыве повредит часть судна, наиболее подразделенную переборками. При выстреле на 5 кабельтовых судно, обладающее средней поворотливостью, может повернуться на 90°.

Из вышеприведенных рассуждений вытекает правило, что в одиночном бою, как только будет замечено, что неприятель, находящийся впереди траверза, выпустил мину в ту сторону, с которой находится атакующее его судно, на последнем надо быстро положить руль на борт, чтобы повернуть нос в сторону выпущенной мины. Когда замечено будет, что мина пошла в сторону или миновала борт, надо поскорее переложить руль.

При надводных аппаратах виден момент вылета мины и слышен некоторый звук; поэтому при внимании можно не пропустить минного выстрела с неприятельского корабля, но при подводных аппаратах лишь в некоторых случаях снаружи борта покажется на мгновение шапка взброшенной воды, которую подметить трудно. Это есть одно из многих преимуществ подводных минных аппаратов.

Сигнальщики на судах должны быть приучены наблюдать за вылетом мин, и один из них в бою должен быть специально приставлен к этому делу.

135. Стрельба минами на малой глубине может быть неудачной, если мина после выстрела зароется в грунт. Минные аппараты в этом отношении не все имеют одинаковые качества; в одних аппаратах мина после вылета зарывается больше, в других меньше; в некоторых случаях это зависит от хода стреляющего судна. Должны быть выработаны такие приемы стрельбы, при которых мина зарывалась бы как можно меньше, и должны быть объявлены категорические

правила, на какой наименьшей глубине и при каких условиях стрельба допускается.

136. О действии минами в холодной воде. Существует предположение, что мина Уайтхеда в воде, температура которой меньше +4°, действовать правильно не может. Если каждая мина при холодной воде пойдет неправильно, то это есть качество мин, с которым тактика должна считаться; если же одна мина пойдет правильно, а другая нет, то недостаток может быть устранен. Что касается такого недостатка, что мина в холодной воде не застопорит свою машину, то недостаток этот боевого значения не имеет. Во всяком случае по этому предмету требуются опыты и улучшения.

У наших сибирских берегов не только зимой, но и ранним летом есть много мест, в которых температура воды на глубине 15 футов очень низка, и если мы в этой воде не будем практиковаться минами, то в военное время могут оказаться нежеланные сюрпризы, которые лучше предвидеть, чтобы техника их устранила.

Глава VIII

ТАРАН

137. Условия исключительно таранного боя. Если бы два противника не имели ни артиллерии, ни мин, а снабжены были одними таранами, то задача каждого из них заключалась бы в том, чтобы поместиться внутри круга, описываемого противником, или стать ему в кильватер на близком расстоянии. Имея преимущество в ходе, корабль, занявший место в кильватере своего противника, получит полную возможность протаранить его или же своим тараном снести ему руль и винты. При одинаковых скоростях, на открытом месте, нанести таранного удара нельзя, ибо для этого надо догнать. Обстоятельства изменяются, как только берег или другие причины заставляют убегающего изменять курс, и тогда наступающий должен взять курс на пересечку курса противника и тем уменьшить расстояние; продолжая таким образом, можно сблизиться до возможности таранения. На маневрах в тесном месте, например на Транзундском рейде, при таранных упражнениях тот из таранящих барказов, который успел поместиться сзади противника, в конце концов наносил таранный удар.

Выше (§ 130) мы видели, что тактика для нанесения таранного удара совершенно противоположна тактике минного боя: в первом случае предпочтительнее быть сзади противника, во-втором — впереди его. Для нанесения таранного удара вообще надо иметь хороший глаз, ибо, стараясь таранить, легко быть и самому протараненным. Самое трудное — верно рассчитать таранный удар, когда сближение идет перпендикулярными курсами и противник виден впереди траверза; надо в этом случае зорко следить за противником. Если курсовой угол на него не меняется, то судно должно встретиться, и может случиться, что вместо нанесения удара, наше судно само получит удар, что весьма нежелательно, а потому для нас выгоднее, чтобы курсовой угол уменьшался. Если курсовой угол на противника несколько уменьшается, то наш курс правилен; если же нет, то надобно положить немного руля — так, чтобы курсовой угол на противника уменьшался. Так как, вероятно, и противник будет делать то же, то нужно быть наготове, своевременно положить руль на борт, лишь только противник сильно покатится в нашу сторону. Надо при этом не забывать, что в распоряжении командира, кроме руля, есть еще и две машины. Если противник продолжает итти прежним курсом и не мешает нам уменьшать курсовой угол, то надо стремиться, чтобы наш курсовой угол уменьшался сколь можно медленнее, иначе можно проскочить за кормой.

Когда сделается очевидным, что таран противника пройдет впереди нашего тарана, тогда перед нанесением противнику удара полезно положить руль, чтобы катиться носом в сторону хода противника. Это при ударе облегчит наш таран и поможет ему перенести удар безнаказанно.

138. «Держись». Перед таранным ударом следует сделать общий сигнал: «держись», который достиг бы всех частей судна. По этому сигналу люди должны схватиться за различные неподвижные предметы, по способности, дабы не упасть при внезапной остановке своего судна. Особенно важно, чтобы сигнал дошел в машину, где площадки чрезвычайно скользки и человек, падая, может попасть в двигающиеся части. Перед таранным ударом полезно машину остановить, причем следует поставить правилом, что если перед переводом телеграфа на остановку стрелка будет повернута на «полный задний», потом на «полный передний» и вслед за тем сейчас же на «стоп», то это будет означать, что следует,

остановив машину, держаться, о чем и передать в кочегарные. На некоторых наших судах применены колокола для водяной тревоги[1]. Мы советовали бы условным сигналом от этих колоколов передавать команду «держись».

139. Как поступать после нанесения таранного удара. Надо иметь в виду, что рано или поздно постройка судов с ненадежными переборками прекратится и что если переборки бортовых коридоров отнесены футов на 10 от наружного борта и сделаны хорошо (что и теперь иногда бывает, как случайность, то таранный удар, как бы он силен ни был, не может потопить судно, а потому, нанеся один удар и выручив таран задним ходом, надо сейчас же дать полный ход вперед и нанести второй удар и даже третий. Эти удары, как бы слабы ни были, пробьют наружную обшивку, поведут за собой наполнение боковых коридоров с той же стороны, вызовут усиленный крен, а может быть и опрокидывание неприятельского судна.

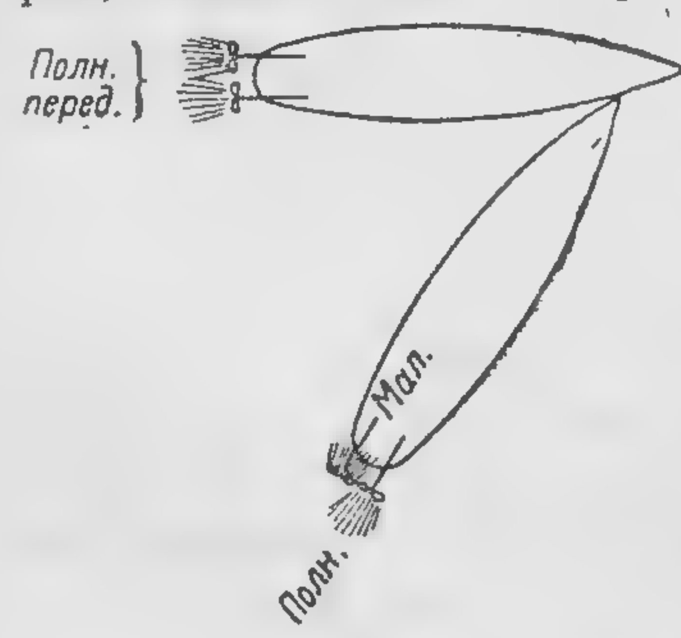


Рис. 11. О действии машинами при разных условиях таранения.

Если противник, получив удар, продолжает работать обеими машинами на передний ход, то, может быть, достаточно будет, выручив таран, дать наружной машине полный ход вперед, а внутренней — малый ход назад, и тогда наш таран будет нажимать на обшивку противника в то время, когда тот будет продвигаться вперед (рис. 11). Если подводная часть противника не обшита деревом, то наш таран будет распарывать при этом подводную обшивку по всей длине, после чего все боковые коридоры на одной стороне наполнятся, и если противник не примет мер к выпрямлению своего судна, то опрокидывание последует в самый короткий срок.

140. Как поступать после получения таранного удара. Судно, желающее нанести таранный удар, должно быть гото-

---

1 Использование столь специфического сигнала для другой цели, чем предусмотрено, вряд ли можно рекомендовать, как создающее возможность недоразумений на почве ошибочного понимания сигнала.

Прим. ред.

во само получить такой же от своего противника, и ни один командир не может поручиться, что он не получит в бою таранного удара. Получив удар, надобно принять все меры, предписываемые правилами непотопляемости, т. е. локализировать распространение воды, готовить средства для заделки пробоин и, главное, привести в действие все средства для выравнивания крена. Детали этого дела относятся до непотопляемости.

Дело тактики указать, как следует маневрировать, получив таранный удар, дабы не подвергнуться второму удару или же разрыву всей обшивки. Главной задачей командира, получившего таранный удар, будет поворот своего корабля носом на противника, что можно успеть сделать, не получив второго удара, только в том случае, когда корабль, нанесший удар, плохо управляется. Если удар противника был близок к корме, то следует держать полный ход обеими машинами, дабы воспользоваться тем временем, когда нападавший отошел, выручая из пробоины свой таран, и проскочить у него перед носом. После этого, если удастся отойти на 3—4 кабельтова и состояние судна требует остановки для подводки пластыря или других мер, то следует дать одной из машин полный задний ход, повернув корабль настолько, чтобы привести противника на крамбол и задержать в таком положении движение судна. Если противник пожелает вновь таранить, а наш корабль двигаться не может, то следует, действуя обеими машинами, повернуть таран на противника и подставить его удару свой таран.

Можно также поступить и иначе, а именно: в момент удара в корму с правой стороны корма нашего корабля покатится влево; если при этом правой машине дать задний ход, то скорость вращения усилится, и корма будет иметь поступательное движение влево и дальше отходить от тарана противника. Если на нем хоть на 10 секунд замедлят перевести машину на передний ход после того, как таран выручен, то можно проскочить впереди тарана, ибо, несмотря на переведенную на задний ход правую машину, протараненное судно будет иметь поступательное движение вперед. Как только таран противника вышел и корма сильно покатилась, то надо и правой машине дать полный ход вперед и положить руля лево-на-борт, чтобы корму отводило от противника. Вот где будет важно, чтобы машину моментально переводили с одного хода на другой.

Если таранный удар нанесен в носовую часть корабля и при этом корабли после удара сохранили положение встречное (рис. 12), то лучше дать правой машине полный задний ход, а левой — малый передний и поворачивать свой корабль, пока он не будет направлен тараном на противника, после этого или самому наносить удар, если только двигаться возможно, или же ожидать удара, поворачивая носом к противнику, если он подходит таранить, и приводя его на крамбол для стрельбы минами и из орудий, когда он держится на достаточном расстоянии.

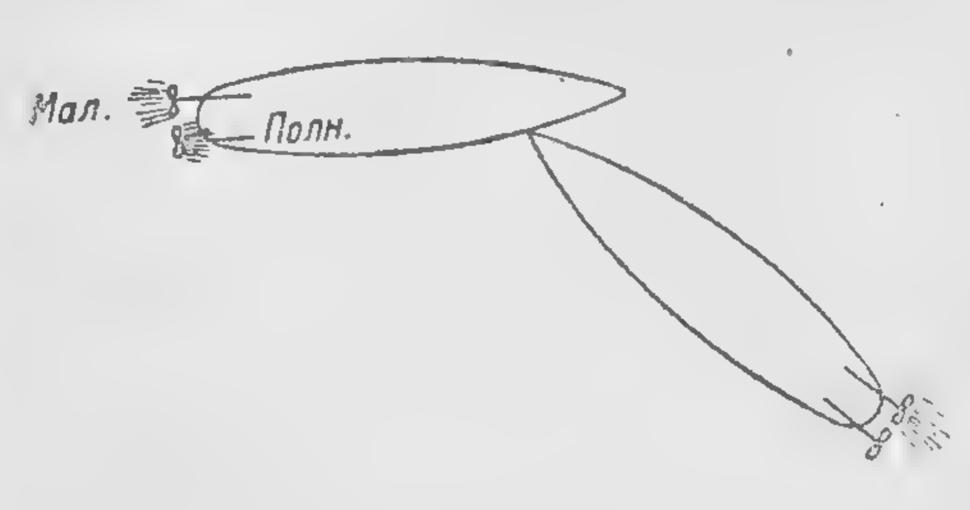


Рис. 12. О действии машинами при разных условиях таранения.

Если после получения таранного удара в носовой части, противник примет положение, как показано на рис. 12, то протараненному лучше дать обеими машинами полный задний ход; если противник даст задний ход так, что нос его, видимо, должен миновать наш таран, то надо давать полный передний ход и таранить его ранее, чем он проскочит у нас перед носом. Если при этом противник даст задний ход и будет отходить, то нам надо, переводя одну из машин и положив соответственно руль, поскорее поворачиваться носом на противника — это самое выгодное положение, пока противник еще близок.

141. Встреча носами. Рассматривая вопрос о сближении с противником, мы говорили, как следует поступать, если он уклонится от встречи носами. Если же он от такой встречи не уклоняется, а будет поворачивать на наш корабль, т. е. делать то, что мы делаем, то произойдет встреча судов носами. В настоящее время господствует убеждение, что встреча носами двух больших броненосцев поведет за собой потопление их обоих, и, следовательно, обоим противникам выгодно избежать столкновения носами. Тот однако же из командиров, кто окажется более благоразумным и начнет уклонять свой курс, чтобы избежать столкновения носами, тем самым

поставит себя в выгодные условия для получения таранного удара, ибо его противнику остается держаться лишь на курсе, чтобы своим тараном пронизить борт его.

Отсюда вытекает заключение, что быть благоразумным в этом случае невыгодно и следует продолжать курс прямо на своего противника. Посмотрим однако, насколько основательны опасения, что встреча носами поведет к гибели обоих кораблей. Сила удара растет пропорционально квадрату скорости, т. е. удар на 10 узлах даст в 4 раза большую живую силу, чем на 5 узлах. Если мы представим живую силу в тонно-футах, то получим такие большие цифры, которые теряют свою наглядность. Полагаем, что для каждого будет осязательнее, если силу удара корабля при известной скорости сравнить с падением тела. Так, чтобы свободно падающее в безвоздушном пространстве тело приобрело скорость в 5 узлов, оно должно пролететь 1,2 фута. 10 узлам соответствует высота 4,6 фута; 15 узлам — 10,5 фута; 20 узлам — 17,3 фута; 25 узлам — 27,5 фута; 30 узлам — 39,7 фута. Таким образом миноносец С о к о л при 30 узлах приобретает такую скорость, которая соответствует падению тела из окна 4-го этажа, т. е. 39,7 фута. Мы знаем, что люди, падающие с этой же высоты на мостовую, убиваются до смерти, и если бы мы бросили с той же высоты на мостовую миноносец С о к о л, то он, разумеется, после этого не мог бы продержаться на воде нескольких минут, так как связь всех членов его была бы совершенно нарушена.

Мы однако знаем, что если растянуть на улице сетку, чтобы падающий с 4-го этажа попал в нее, то человек остается совершенно невредим. Если бы миноносец С о к о л не имел острых обводов, а кончался бы такой же прямой стеной, как локомотивы, и ударил бы в гранитную скалу, то произошло бы такое же крушение, как бывает на железной дороге. Дело однако в том, что нос миноносца С о к о л имеет острую форму и, разумеется, меньшую прочность в продольном отношении, чем борт того же миноносца, так что, если бы он ударился в скалу, весь корпус не мог бы остановиться сразу, а началось бы смятие носовой части, на которое расходовалась бы живая сила. Это смятие в носовой части С о к о л а играло бы ту же роль, какую играет сетка при падении людей с верхних этажей.

То, что говорится о миноносце С о к о л, вполне применимо ко всякому таранящему судну. Если мы представим себе два

больших броненосца, ударяющих один другого прямо нос в нос или таран в таран, то при прикосновении таранов каждый из броненосцев должен остановиться, и следовательно, каждый из броненосцев будет чувствовать такой же силы удар, как если бы он ударил в неподвижную скалу, облицованную какой-нибудь чрезвычайной твердости плитой; сечение тарана и вообще носовой части, будучи слабее на сдавливание, чем сечение всего судна, начнет сдавать первым. Первоначально сдадут заклепки у форштевня, который будет вжат внутрь, а потом, вероятно, нос будет жестоко смят, а весь корпус судна останется достаточно прочен и не даст течи, ибо как обшивка судна, так и все палубы примут удар на ребро. Внутри корабля могут сорваться котлы, холодильники и другие тяжелые предметы, но это произойдет лишь в том случае, если они недостаточно хорошо закреплены.

Началу разрушения обшивки у тарана будет предшествовать некоторая деформация оконечности форштевня и сдавливание металла; когда таковое достигнет величины, необходимой для разрушения обшивки, то начнется и ее разрушение. Промежуток времени от момента прикосновения таранов до их разрушения весьма мал, но он существует, и хронограф даже мог бы дать величину его. Если допустить, что корабль идет со скоростью в 15 узлов и что сминание и сдавливание обшивки равно 3″, то получим промежуток в 0,01 секунды, т. е. величину, вполне измеримую хронографом. Допустим, что у одного из судов пружинность металла и крепость корпуса таковы, что разрушение должно начаться несколько ранее 0,01 секунды, а у другого чуть-чуть позже, то первый таран начнет разрушаться раньше, и это может вполне спасти второй таран от разрушения. Произойдет то, что бывает с двумя яйцами, когда одним ударяют другое, — одно разрушается, другое остается совершенно целым.

Надо однако думать, что встреча таран в таран так точно, чтобы они не скользили друг по другу, есть условие необыкновенное. Во-первых, тараны делаются на разной высоте и поэтому они могут начать скользить друг по другу вследствие их несовпадения в вертикальном отношении (рис. 13). Кроме того, форштевням, которыми заканчиваются тараны, дается полукруглая форма, вследствие которой соскальзывание одного тарана по другому становится вполне вероятным, и случай, чтобы два корабля уперлись один в другой кон-

цами своих таранов и чтобы эти тараны не скользнули, есть случай почти, можно сказать, невероятный.

Если тараны скользнут один по другому, то суда не почувствуют гибельного для своей крепости толчка. Может случиться, что когда форштевни скользнут один по другому, то

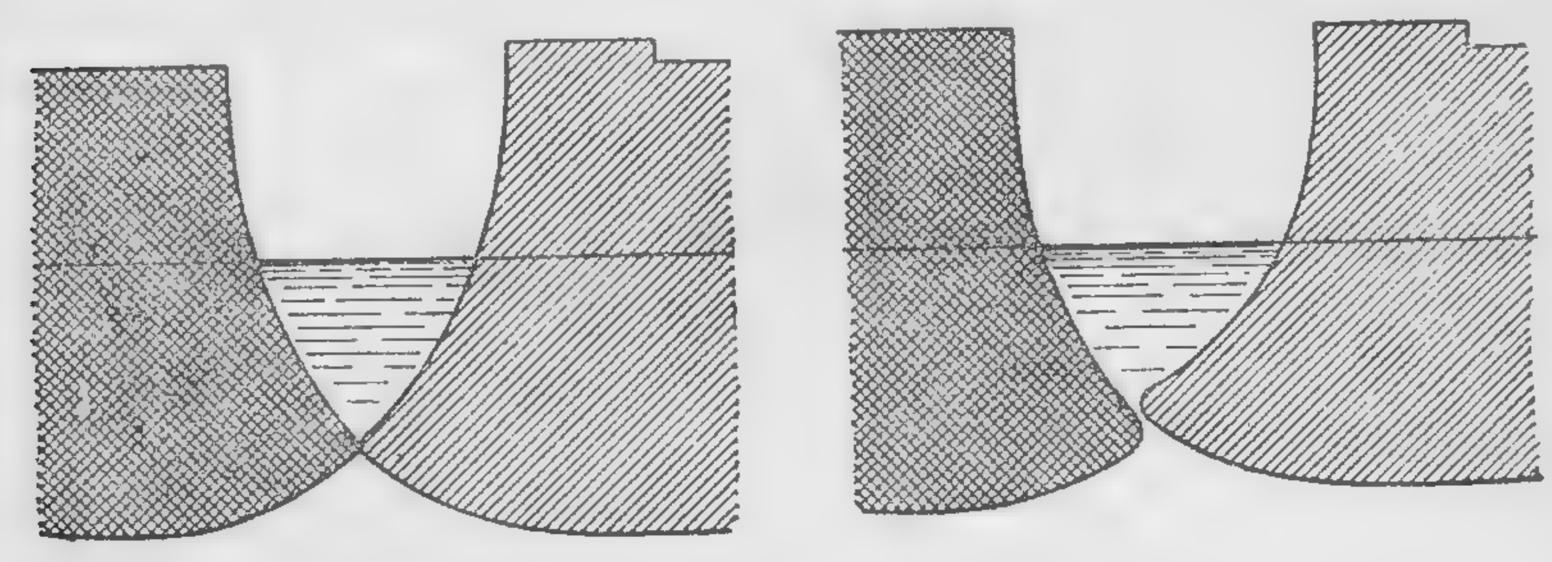


Рис. 13. К вопросу о встрече таранов.

это даст импульс обоим кораблям начать катиться в противоположные стороны. В следующий момент может быть прикоснутся их скулы, и возможен случай, что два корабля проскочат один мимо другого, помявши лишь себе бока в носовой части. Если же один или оба тарана начнут продавливать обшивку друг у друга, тогда корабли не могут скользнуть один по другому и должны израсходовать всю свою живую силу на разрушение обшивки и прочих частей корпуса в носовой части.

Во всяком случае мы не признаем, что удар нос в нос гибелен для корабля, и советуем командирам не бояться этих ударов.

142. Об усовершенствовании таранов. Может случиться, что один таранящий корабль имеет острые обводы, а другой более тупые. В этом случае острый корабль имеет более шансов повредить своего противника, не будучи сам им поврежден (рис. 14). Острые однако обводы тарана невыгодны в том отношении, что они не обеспечивают достаточной боковой крепости тарана. Если таран ударяет судно,

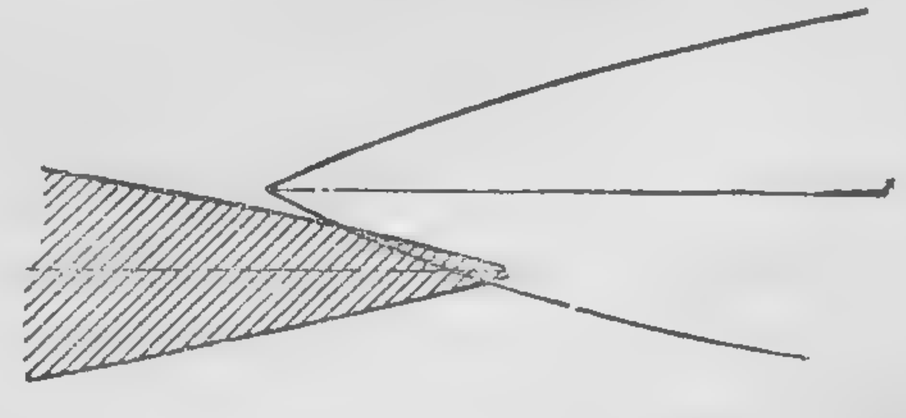


Рис. 14. Влияние остроты обводов на последствия встречи таранов.

находящееся на ходу, то в момент удара он подвергается сам боковому удару своего противника, вследствие которого таран может быть смят. Подобные случаи имели место всякий раз, когда таран ударял в судно, находящееся на ходу, и в этом отношении слабы не только тараны острых судов, но и тараны обыкновенных броненосцев с полными обводами. Для устранения такого недостатка вводятся у таранов снаружи дополнительные ребра. Мы бы советовали ребрам этим придать профиль значительно более прочный, чем это принято, и края их сделать с зубьями (рис. 15). При столкновении нос в нос зубья эти задерут обшивку противника

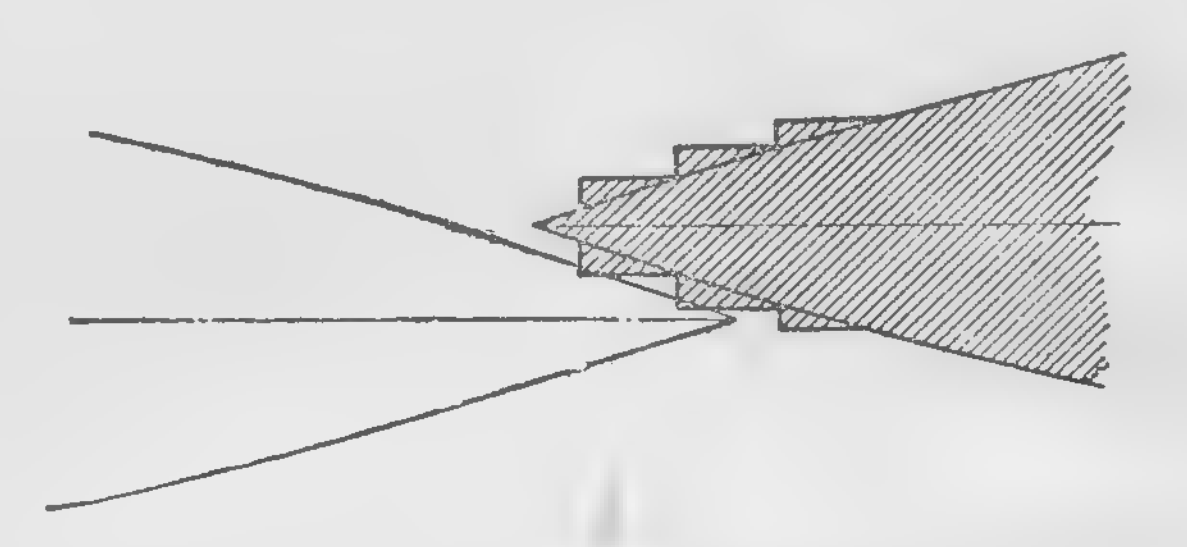


Рис. 15, Улучшения в таранах.

и начнут ее распарывать. Они также дадут еще и другую выгоду в том отношении, что сообщат кораблю вращательное движение по направлению к противнику, что даст лучшие условия для своего тарана и отклонит свою корму и свой борт от тарана противника. Без этих зубьев ударяемое судно получит вращающую пару, а ударяющее — нет, и может произойти, что после остановки роли судов поменяются и протаранившее само получит пробоину.

Глава IX

ПРИГОТОВЛЕНИЕ К БОЮ

143. О готовности судов к войне. Каждый корабль, находящийся в кампании, должен быть во всякое время готов к войне, а Морской Устав обязывает, даже приближаясь к иностранному порту и кораблю, в мирное время быть готовым к бою. События в настоящее время совершаются с та-

кой быстротой, что мера, указываемая Уставом, должна быть строго исполняема — в особенности в тех случаях, когда корабль продолжительное время был вне телеграфных сообщений. Чаще однако случается, что при приближении к иностранному порту в таких условиях на корабле больше заботятся о наружной чистоте и выправке, чем о накачивании мин воздухом и о других боевых приготовлениях.

Как бы однако ни были строги законы о готовности к войне, тем не менее условия мирного времени до такой степени поглощают все внимание, что когда последует известие о предстоящей войне, то она вызовет большие приготовления на всех кораблях. Надо сказать правду, что не в нашей народной черте систематическая заблаговременная подготовка к войне по всем частям, но зато русский человек легко увлекается работой, когда она требуется самим ходом дела, и мы с удовольствием вспоминаем то горячее время, когда еще в недавнее прошлое две эскадры под общим начальством вице-адмирала С. П. Тыртова готовились к военному времени[1]. Работа действительно закипела общая, суда соревновались в быстроте и полноте своих приготовлений. Приготовления эти надо разделить на два разряда:

а) приготовления к войне,

б) приготовления к бою.

Приготовления к войне должны состоять в том, чтобы устранить все, вызываемое исключительно условиями мирного плавания и, по возможности, обратить корабль в машину для боя, оставив однако же все необходимое для жизни и здоровья людей. Казалось бы, в силу основного принципа, что флот существует для войны, на кораблях не должно было бы быть ничего лишнего, но на деле это не так: люди всегда останутся людьми, и надо брать их такими, какие они есть. Поэтому признаемся откровенно, что корабли в мирное время к войне не готовы, и перечислим все то, на что следует обратить внимание.

Приготовления к войне полезно было бы время от времени практиковать и в мирное время. Война есть экзамен, назначение которого от нас не зависит. Приготовление к войне есть приготовление к экзамену, и если этого приготовления мы никогда практиковать не будем, то не нужно удивляться, если экзамен выдержим плохо.

---

[1] В 1895 г., см. ниже, приложение II. *Прим. ред.*

144. Противопожарные средства. С введением железных судов многие стали говорить, что пожар на железном судне не может быть значителен. Практика однако показала, что это не так и что пожара надо бояться. Всякий пожар вначале можно погасить несколькими ведрами воды, а потому надо принять меры, чтобы во время боя повсюду были кадки, наполненные водой. Также весьма важно, чтобы пожарная труба была приспособлена держать напор, дабы в момент надобности можно было, не производя общей пожарной тревоги, погасить огонь теми людьми, которые случатся в месте возгорения. Если пожарная труба не приспособлена находиться все время под давлением, то можно этого достичь некоторыми мероприятиями, например, можно один из шлангов держать поднятым на полвысоты мачты и оттуда за-борт. Пусть пожарная помпа все время качает воду через этот шланг, тогда в пожарной трубе будет должное давление.

145. Выбросить не нужные для боя предметы. На каждом корабле есть много предметов, которые в военное время и в бою не нужны и даже вредны; например, на многих судах есть подволоки под деревянной палубой, которые делаются только для красоты. Подволоки эти надо отодрать и выбросить; сохранять их не стоит, ибо война укажет всю бесполезность их, и после войны их не поставят. Нужен очень продолжительный мир, чтобы столь бесполезные предметы входили в снабжение кораблей. Лет через 15 после войны, вероятно, вновь начнут подобные предметы ставить, но для этого не стоит сохранять перед войной весь не годный для боя хлам. Принято теперь делать в батареях и палубах различные шкапчики и уголки для хранения патронных сум и пр.; все это излишние предметы, дающие пищу огню. Их надо также, по нашему мнению, отодрать и выбросить, как вредный для боя материал.

По выражению одного способного французского адмирала: «Le premier luxe á bord d'un bâtiment est le vide». Пустота есть действительно роскошь в боевом отношении, и следует стремиться ее достигнуть. Коммерческий флот сумел достичь этой пустоты, и когда вы входите на палубу коммерческого грузового парохода, то вас поражает пустота, а вместе с тем присутствие всего необходимого для того, чтобы с малочисленной командой производить все потребные работы. Когда автор принял корвет В и т я з ь, то сгрузил на берег две фишбалки, весившие 150 пудов, и три года обходился без них и

без фиша, но новый командир вновь поставил их на место вероятно потому, что не признавал всей глубины смысла, что пустота есть роскошь.

146. Окраска судов. Много опытов делалось по этой части для выяснения вопроса о наилучшей окраске судов в военном отношении. Мнения моряков одно время чрезвычайно расходились, и мы видели примеры окраски в различные отливы с целью подыскать наилучший оттенок краски. Повидимому, можно остановиться на следующих заключениях: белая краска делает днем корабль меньше видимым на морском горизонте, чем черная. На фоне зеленого леса черный цвет менее видим, чем белый, но на фоне скал, не поросших зеленью, белый цвет приметен. Ночью, без электрического света, белый цвет менее видим, чем черный; при электрическом же освещении — наоборот. Глянцевитая окраска всегда более приметна, чем матовая.

Вследствие вышеперечисленных причин наилучшей окраской можно признать серую матовую. Что касается оттенков: голубого, зеленого или желтого, то желтому надо отдать предпочтение; ибо это приближает к свету скал и мрачного горизонта.

Избранным для окраски судов цветом должно быть окрашено все видимое снаружи от ватерлинии до клотика, не исключая труб; ни полосок, ни чищенной меди снаружи не должно быть допускаемо. Что касается позолоты в носовой и кормовой частях, то ее лучше на военное время (если не пожелают закрашивать) прикрыть хорошо выкроенными брезентами, окрашенными в общий цвет.

147. Осмотр непроницаемых переборок. Пока еще незаметно, чтобы на переборки было обращено должное внимание, и на большей части судов, которые нам приходилось видеть, эта часть неисправна как в конструктивном отношении, так и в отношении содержания. Не следует удивляться, если корабли тонут по получении пробоины; надо удивляться, если они в этих условиях не тонут. В мирное время исправность переборок весьма важна, а в военное время она до крайности необходима, и тот, кто зажмуривается в мирное время, чтобы не видеть неисправностей своих переборок, пусть хоть перед войной откроет свои глаза. Будет поздно делать открытия, когда корабль начнет погружаться в воду.

Во многих местах через непроницаемые переборки проходят вентиляторные трубы, не имеющие герметических заслонов. Снятие этих труб в мирное время требует разрешения раз-

личных учреждений, но когда близка война, то надобно действовать по здравому смыслу, и, не спрашивая ничьего разрешения отнять колено труб от самой переборки и заглушить отверстие в ней простыми деревянными клиньями. Дерево от воды разбухнет и не пропустит воду.

Не будем повторять здесь всего, что нами изложено в различных статьях и особенно в статье: Разбор элементов, составляющих боевую силу судов. Скажем лишь вкратце, что перед войной непроницаемые переборки надо осмотреть и, что возможно, наскоро исправить, чтобы они были водонепроницаемы. Все отделения, какие возможно, надо опробовать напусканием воды до полного давления.

148. Водоотливная система. Надо перепробовать все судовые помпы, а для этого напустить в разные отделения на верхнее дно воды и заставить выкачать эту воду каждой помпой отдельно и всеми вместе. Всегда находятся причины, по которым нежелательно в отделения напускать воду, но надо затруднения устранить и настоять на том, чтобы вода была напущена и выкачана каждой из помп. Перед этим полезно осмотреть сетки приемных труб как у магистральной трубы, так и у ветвей, идущих в трюмы непосредственно от турбин, циркуляционных помп, холодильников и пр. Везде нужен офицерский глаз, ибо, если трюмный говорит, что сетка есть, то это не значит, что приемный рукав хорошо огражден сеткой, — это значит, что кусочек сетки действительно там есть, а кругом может быть находятся большие отверстия, в которые понесет разные предметы, могущие засорить водоотливную систему.

Во многих местах (шкиперская, ахтер-люк, угольные ямы и пр.) приемная труба находится внизу отделения, а над ней деревянный пол, который не пропустит воду. Если в этом полу сделаны отверстия для протока воды, то они непременно заложены клеенкой. Надо в полах этих сделать отверстия и над ними из проволок или прутиков поставить такие кринолины, чтобы плавающие предметы не могли заслонить отверстия; клеенку везде прикрепить.

Если на корабле имеются приспособления для наполнения боковых коридоров с целью выравнивать крен, то необходимо опробовать их и убедиться, что вода в отделение идет достаточно быстро. Надо это проделать по отношению к каждому из коридоров, ибо случается иногда, что при постанов-

же труб суричная замазка выжимается в середину труб и заслоняет ее больше чем наполовину; при этих условиях вода по трубе идет крайне медленно.

149. О временном блиндировании. В мирное время предметы снабжения размещаются так, чтобы было удобно ими пользоваться, но перед наступлением войны полезно вникнуть в размещение с военной точки зрения и, что возможно, то применить к блиндажу и для заполнения кофердамов, имея однако в виду, что вынос тяжести снизу вверх повышает центр тяжести корабля, что весьма нежелательно.

В прежнее время пользовались койками, парусами и пр. для прикрытия. В настоящее время начальная скорость пуль и снарядов так велика, что койка, мат и даже дерево не могут служить прикрытием от снарядов, но, вероятно, все это защитит до некоторой степени от осколков, хотя в близком соседстве к разрыву осколки пробивают даже целые бревна. Койки, маты и пр., не представляя серьезного прикрытия, могут однако же дать материал для горения, а потому является вопрос, следует ли пользоваться мягкими предметами для блиндажа или же, напротив, убрать их вниз, чтобы они были в местах, где не могут загореться от разрыва снарядов? Мы склонны думать, что чемоданы, койки (если они не спасательные) и прочие мягкие вещи полезно в военное время держать ниже ватерлинии, а если это невозможно, то перед боем, если есть свободное время, сбросить их в пустую угольную яму или другое место, где бы они не могли загораться. Койки с пробковыми тюфяками должны быть в бою под рукой для пользования на случай потопления корабля.

150. Укрепление предметов на случай таранного удара. Корабль должен быть так построен, чтобы в случае таранного удара ни один предмет не сместился бы; тем не менее при объявлении войны полезно осмотреть, хорошо ли закреплены котлы, холодильники и предметы снабжения, как то: снаряды, минные якоря, различные мины и пр. Все это очень важно для того, чтобы в случае нанесения таранного удара не произошло никаких поломок. Если окажется, что какой-нибудь предмет худо закреплен, то надо деревянными распорками укрепить его. Если тронется какой-нибудь второстепенный предмет, то это неважно; если же тронутся с места котлы, то это вызовет целую катастрофу, которую легко предупредить может быть даже ничтожными мерами. Необходимо обо всем этом заблаговременно подумать.

151. Рамы машинных люков принято теперь делать стеклянными; такие рамы в мирное время представляют полные удобства, но в бою стекла будут ломаться не только от чужих снарядов, но и от звука своих выстрелов. Поломка стекол машинных рам может причинить большое бедствие, так как попадание стеклянной пыли в подшипники приведет машину в негодность для работы и, следовательно, поставит корабль в бою в критическое положение. Следует не только рамы верхних машинных люков, но и все прочие окна и иллюминаторы, выходящие в машину, отвернуть и куда-нибудь убрать, а на это время обходиться брезентами или иными приспособлениями.

152. Приготовления общие. С наступлением военного времени необходимо держать картузные орудия заряженными, снаряды и заряды для первых выстрелов в готовности, поручни и другие мешающие стрельбе предметы снятыми, лядунки и патронные сумы наполненными, мины Уайтхеда — с накачанным воздухом. Необходимо попробовать расклепку каната и, стоя на якоре, принять за правило иметь расклепную скобу в удобном месте и инструмент для расклепки наготове. Вода в главных котлах, во вспомогательных и на паровых катерах должна быть всегда подогрета посредством специальных трубок так, чтобы было даже в этих котлах известное давление пара. Поддувала и дверцы котлов должны быть закупорены, а самые котлы укутаны, чтобы не терять своей теплоты. Мины на катерах и миноносцах погружены и накачаны воздухом. Нужно отдать приказание, какие двери, люки и пр. держать в военное время задраенными, открывая только при встретившейся надобности на короткое время.

153. Сбережение сил команды. С наступлением военного времени начнутся усиленные работы по охране кораблей в ночное время. Если эту работу дать людям вприбавок ко всему тому, что они делают в мирное время, то команда в весьма скорое время будет сильно изнурена. На всех морских маневрах замечается чрезвычайное утомление команды, а между тем работа на маневрах далеко не так тяжела, как на войне, и потому надо уменьшить работу по чистоте и всякие другие занятия и так организовать жизнь, чтобы всякий человек, утомившийся ночью, имел возможность спокойно выспаться днем. Самое лучшее назначить для этого время после утреннего завтрака так, чтобы одни могли прибираться, а другие в это время имели возможность выспаться. При этой системе с 9

до 11 час. можно делать общие работы или учения, а послеобеденный отдых увеличить на целый час времени.

154. Тревога. Для ускорения вызова людей к орудиям полезно иметь барабанщиков и горнистов наготове, но еще лучше приучить людей к тревоге свистком, ибо такую тревогу можно подать скорее, чем барабаном или горном.

155. Приготовление к бою. На каждом корабле должно быть составлено расписание — кому и что следует приготовить к бою. Ниже мы даем лишь некоторые общие пункты, которые, не исчерпывая всего дела, помогут не забыть некоторые важные особенности. Надо сделать следующее:

а) На всех мачтах поднять национальные флаги — будет ли то днем или ночью. Правило это относится также и до миноносцев и паровых катеров.

б) Все иллюминаторы и порта, которые нет надобности в бою иметь открытыми, закрыть для того, чтобы в случае крена устранить причину к притоку воды.

в) Двери всех переборок, не предназначенных быть герметичными, открыть так, чтобы был свободный доступ во все каюты и помещения; исключение может быть сделано лишь для винных погребов. Арестованных следует выпустить.

г) Следует смочить все парусные вещи, маты и пр. Это полезно как для того, чтобы вещи эти не загорелись, так и для того, чтобы ими можно было тушить пожар.

Нельсон, быв свидетелем Алкида и Орьяна, почитал пожар одной из главных опасностей морской битвы. Перед Трафальгарским сражением он приказал тщательно смочить на Victory сеточные чехлы, спустить на воду шлюпки с боканцев, словом, принять все предосторожности от пожара. Этой заботливости и должно приписать отсутствие стрелков на марсах Victory. Нельсон опасался, чтобы неосторожный выстрел или взрыв не сообщил огня парусам и не сделался бы причиной страшного несчастья, что именно и случилось в Трафальгарском же сражении на французском корабле Achille.

д) Велеть заложить ватой уши тем нижним чинам, которые находятся под обстрелом других орудий.

е) Канаты следует расклепать на первой смычке и иметь их закрепленными на прядях, дабы если во время таранного удара якорь сорвет со своего места, то не высучило бы весь канат, что может вызвать большие поломки.

156. Как поступать перед боем с паровыми и гребными шлюпками. Заслуживает внимание вопрос: следует ли оставлять шлюпки на время боя поднятыми или же спустить их, как это иногда делается? Китайский флот в сражении при Ялу был без шлюпок, которые остались в Порт-Артуре перед уходом в море. Из-за того, что китайский флот был разбит, нельзя вывести заключения, что шлюпки следует оставлять на боканцах перед боем. Во время Американской междоусобной войны суда часто сражались без шлюпок или, вернее, с очень небольшим числом их. Присутствие шлюпок на шлюпбалках увеличивает поверхность попадания; следовательно, некоторые снаряды, которые могли пролететь беспрепятственно, ударят в шлюпку, разорвутся и побьют своими осколками людей на верхней палубе. Сбросить шлюпки перед сражением на воду значило бы лишить себя возможности воспользоваться ими в случае потопления своего судна, но надо иметь в виду, что в продолжительном артиллерийском бою большая часть шлюпок вероятно будет настолько повреждена, что ими воспользоваться будет невозможно.

Есть веские основания, чтобы брать шлюпки и вступать в бой в том виде, в каком корабль обыкновенно плавает, но есть также веские доводы против шлюпок, тем более, что на случай потопления в бою вернее рассчитывать на матросские пробковые тюфяки, чем на шлюпки. Так как одни доводы уравновешивают другие, то командир, возьмет ли шлюпки или нет, поступит правильно. Спуск шлюпок перед боем во многих случаях окажется в силу условий плавания невозможным.

Относительно паровых катеров и миноносок есть больше мотивов к спуску, чем относительно гребных судов, и если обстоятельства позволят, то следует их спустить в полном вооружении, с пушками и минами. Шлюпки эти должны все время маневрировать поодаль от сражающихся и пользоваться своим оружием, чтобы нанести вред противнику; их лучше всего держать в кильватер своему судну, сокращая путь на поворотах. На катере и миноноске должны знать, что огонь, направленный на них, отвлекает противника от главной цели, а потому уже одним этим они приносят пользу. Но, кроме пользы пассивной, шлюпки могут принести пользу активную. Мины дают возможность им наносить смертельный удар даже большим кораблям противника, и когда одни суда начнут описывать циркуляции и маневрировать относительно других, тогда на паровые катера не обра-

тят большого внимания, и им представится случай принести свою пользу и, может быть, даже решить дело.

Глава X

РАЗНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

157. Охрана эскадры на якоре. С момента объявления войны необходимо начать охрану эскадры от неприятельских миноносцев. Лучший способ заключается в заграждении входа на рейд бонами, в освещении загражденного места прожекторами, поставленными на мысах, и в обороне его пушками, стоящими в стороне от прожекторов. Мы высказываемся за установку, даже временную, прожекторов и пушек на берегу, ибо при этих условиях действие тех и других вследствие отсутствия качки будет более правильно.

Если оберегаемый вход на рейд так широк, что не может быть хорошо освещаем и обстреливаем с берегов, или если на берегах невозможно поставить пушек и прожекторов, то надобно делать охрану пловучую. С этой целью можно или пользоваться имеемыми на судах шлюпками, или местными средствами. Свои шлюпки представляют то удобство, что они удобоподвижны и могут быть, по желанию и без затруднения, высланы и отозваны. Местные же средства тем хороши, что представляют больше простора для людей и имеют меньше качки. Кроме того, пользуясь местными средствами, можно сосредоточить всю охрану в одну точку.

Можно сделать смешанную охрану, поставив, скажем, на середине пролива баржу с двумя прожекторами, четырьмя пушками и у берегов два барказа с пушками. Прожекторы на барже могут получать ток или от динамомашин, временно поставленных на барже, или от таковых с паровых катеров, стоящих на бакштове у баржи.

Если поставлены боны, то назначение охраны заключается в том, чтобы не допустить неприятеля разорвать боны; если бонов нет, то цель охраны заключается в том, чтобы открыть приближение неприятельских миноносок и уничтожить их.

158. Освещение рейда судовыми прожекторами. Если нет возможности надежно заградить рейд бонами и оберегать входы на него, то приходится освещать рейд судовыми прожекторами, и только при правильной организации такого освещения оно может принести пользу. Заимствуем наставле-

ния по этому предмету из приказа вице-адмирала Казнакова по практической эскадре в 1891 г.:

«Судам в зависимости от порядка их расположения освещать горизонт по участкам и стараться не допускать неосвещенного места. Наведя луч по горизонту, закрепить вертикальную наводку фонаря в должном положении и медленно водить его горизонтально.

«Фонарь, поймавший неприятельское судно, все время держит его в своем луче и ничем другим не отвлекается. В это же время остальные фонари продолжают освещать горизонт и отнюдь не наводят своих лучей на пойманное уже судно.

«Не следует освещать своих миноносцев и сторожевых шлюпок, равно как и судов, при переводе через них лучей; в этом случае, не выводя фонаря из установленного положения, пользоваться заслоном».

159. Следует ли эскадре, стоящей на рейде, оберегаемом при входе, стоять с огнями или без огней? Вопрос этот нельзя решить одинаково для всяких случаев. Если освещения судовыми прожекторами не требуется, то безопаснее стоять без огня, а для большей маскировки в другой какой-нибудь части рейда поставить несколько каботажных судов и на них открыть огни. Если же однако оборона рейда весьма хороша, то может быть адмирал не найдет особой нужды стеснять эскадру скрытием всех огней, что в жаркое время в особенности сопряжено с большими неудобствами.

160. Выбор якорного места для судов на известном рейде зависит от многих условий, но есть одно обстоятельство, которое полезно иметь в виду. Дело в том, что как бы корабль ни был хорошо защищен сетями, все же потопление от минных выстрелов вполне возможно. Если под килем корабля глубина большая, то корабль при потоплении погрузится совершенно, и подъем его будет весьма труден; если же под килем воды нет, то корабль лишь наполнится водой, и подъем его может быть сделан средствами эскадры в очень короткий срок. Посему полезно ставить корабли в таком месте рейда, где бы они имели как можно меньше воды под килем.

161. Постройка бонов, которыми можно было бы защитить эскадры от миноносцев, за небольшим исключением, почти совсем не практикуется ни на одном флоте, а между тем в военное время боны придется употреблять. Будет удивительно, если дело, которым не занимались в мирное время, пойдет успешно во время войны, между тем это дело насущной важ-

ности. Построить бон только для вида весьма нетрудно, но, чтобы построить бон достаточной крепости, надо уменье. Полагаем, что предмет этот надо разработать и практиковать, и с этой целью следует брать в плавание на эскадры соответствующий материал.

162. О приближении судов и шлюпок к эскадрам в военное время. Весьма трудно организовать такую систему опознательных сигналов, чтобы не было никакогоо сомнения, что приближающиеся ночью корабль или шлюпка суть свои, а не чужие. Система опознательных сигналов должна быть секретная; здесь же мы можем дать лишь общие наставления.

При приближении к своей эскадре с кораблем или шлюпкой нужно с возможно дальнего расстояния сигналами показать свое приближение и не приближаться, пока не будет дано разрешение. Если есть цепь сторожевых шлюпок, то надо дать одной из них подойти, причем старший на шлюпке, кто бы он ни был, должен выйти на палубу и убедиться, что судно свое. Только после этого сторожевая шлюпка дает входящему судну или приближающейся шлюпке тот сигнал, который служит опознательным для этой ночи и известного часа. Следует вообще воспретить свободное следование вольных шлюпок поблизости места расположения военных судов. Шлюпки своих судов после осмотра дозорными шлюпками пропускаются, а шлюпки невоенные ни в каком случае к судам не подпускаются. То, что они везут, должно быть передано на казенную шлюпку и на ней доставлено к борту.

163. Пароль, отзыв и пропуск. В некоторых случаях может быть найдут полезным устанавливать пароль, отзыв и пропуск, как это делается у сухопутных. Наставлением по сему предмету может служить приказ вице-адмирала Чихачова, командовавшего практической эскадрой в 1884 г.:

«Для пароля дается название какого-нибудь города или местности; для отзыва — имя святого и для пропуска — название предмета или понятия из военного быта. Все эти названия назначаются на одну букву, например, пароль — Севастополь, отзыв — св. Симеон, пропуск — сабля.

«Пароль, отзыв и пропуск сообщаются от командующего эскадрой командиру корабля в запечатанном конверте, и сохранение их в тайне чинами вверенного ему корабля лежит на его ответственности.

«Пароль сообщается только офицерам и тем унтер-офицерам, которые исполняют обязанности офицеров; отзыв сооб-

щается командирам сторожевых и объездных шлюпок и тем, которых посылают с поручениями за линии объездов и патрулей; пропуск сообщается всем чинам, вступающим в караул, и на шлюпки, посылаемые с приказаниями или по другим причинам с одного корабля на другой.

«Пропуск служит средством для узнания своих, для чего всякий проходящий корабль и шлюпку окликают «кто гребет» и по получении ответа часовой спрашивает «что пропуск».

«Каждый приближающийся корабль или шлюпка, не дойдя приблизительно на 1½ кабельтова до сторожевой шлюпки или стоящего на якоре корабля, стопорит машину или сушит весла и ожидает оклика. Если оклика не последует, то окликается сам.

«Вахтенный начальник или командир сторожевой шлюпки, услыхав, что с приближающегося корабля или шлюпки дали правильный пропуск, разрешает приблизиться.

«Если корабль или шлюпка начнут приближаться, не ответив на пропуск, то часовой стреляет, а вахтенный начальник приказывает бить тревогу.

«Корабль или шлюпки, идущие мимо, окликаются тем же порядком.

«Если, несмотря на правильно сказанный пропуск, есть сомнение в том, что окликаемая шлюпка не своя, то ей не дается разрешения приставать к борту, а высылается к ней шлюпка для осмотра ее.

«Отзыв служит командирам объездных шлюпок для прохода через линию сторожевых. При встрече двух шлюпок после оклика «кто гребет» сближаются, и первый окликавший спрашивает вполголоса «что пропуск», ответивший на этот оклик, в свою очередь, чтобы узнать, своя ли шлюпка его окликнула, спрашивает «что отзыв».

«Пароль служит для начальников различных сторожевых частей проверкой лиц, прибывающих с приказаниями, особыми поручениями от старших начальников, с поверочным объездом и т. п.».

164. Охрана эскадры в море. Некоторые советуют эскадре, которая должна держаться в море у неприятельского берега, ночью оставаться без огней и иметь хороший ход, чтобы миноносцам трудно было ее разыскать и атаковать. Нам представляется такой способ неудобным. Обстоятельства погоды могут меняться, и разные случаи вообще могут потребовать переговоров сигналами, что равносильно открытию

огней. По нашему мнению, будет практичнее на ночь остановить ход и опустить сетевое заграждение. Легкие суда, которые по своему малому углублению не боятся мин Уайтхеда, следует расставить кругом для наблюдения на таком расстоянии, чтобы они не были в районе действия своей мелкой артиллерии и не мешали ее огню. В случае, если свое сторожевое судно пожелает подойти к эскадре, оно должно показать опознательный сигнал, назначенный на эту ночь. При вышеназванных условиях эскадра проведет ночь спокойнее, чем на ходу без огней.

Корабль, находящийся в военное время в море, должен иметь пушки заряженными, но обстоятельства погоды иногда бывают такие, что в дуло могут попадать брызги. Если пушка так расположена, что пробка легко вынимается, то можно иметь вставленными пробки установленного образца, но если дуло должно высовываться за борт, то полезно иметь легкие дульные пробки и короткие дульные чехлы — так, чтобы можно было стрелять, не вынимая пробок и не снимая чехлов. При обыкновенных тяжелых пробках это поведет к взрыву снаряда, а при легких деревянных пробках толщиною в $1/4$ калибра это взрыва не вызовет, тем более что пробка начнет смещаться от сжатого воздуха ранее, чем снаряд в нее ударится своей головной частью.

Меры должны быть приняты к тому, чтобы вода, попадая в канал, не подмочила порох и чтобы перед выстрелом ее не было чересчур много впереди снаряда, что может причинить опасность для пушки. В какой мере опасность эта велика, желателен отзыв специалистов.

165. Охрана эскадры на открытом рейде. Охрана эта подобна охране эскадры в море, т. е. следует расставить сторожевые суда и шлюпки, опустить сети и пр.

166. Необходимо ли на судах сетевое заграждение? Сетевое заграждение очень усиленно ставилось на суда несколько лет тому назад; оно никогда не было популярно в кругу морских офицеров, но с ним мирились, как с неизбежным злом. В носовой и кормовой частях каждого корабля сетей не устанавливали под тем предлогом, что не стоит защищать от пробоины столь малые отделения, какие обыкновенно находятся в оконечностях судов. Надо признать это простой отговоркой, ибо броненосец Victoria пошел ко дну от пробоины именно в одном из малых носовых отделений; что же касается кормы, то присутствие в этом месте винтов и руля

заставляет стремиться к наиболее полному прикрытию ее, которое может быть трудно, но возможно.

В настоящее время началось веяние против сетевого заграждения. Говорят, будто в германском флоте его снимают и что французский флот также недалек от этого; говорят, будто причиной к такой перемене было открытие ножей, могущих перерезать сеть. Мы действительно знаем, что мина, снабженная ножами, прорезает обыкновенное сетевое заграждение, но мы также знаем, что есть средства, в значительной мере парализующие действие ножей. Кроме того средства, которое уже найдено, есть, без сомнения, много других, еще не найденных, и надо стремиться их отыскать. Должна начаться борьба между ножом у мины и сетью, причем изобретательность должна помочь последним сделаться действительными. Если сетей не будет, то чем же можно защитить корабли от действия мины. Разумеется, можно рассчитывать на непроницаемые переборки, но пока еще не началась постройка таких кораблей, которые были бы совершенно обеспечены от потопления при минном взрыве. Если у какой-нибудь нации есть такие корабли, то нет ничего легче, как попробовать их на практике. Результаты опытов откроют глаза, и может быть окажется, что от действия минного взрыва не только образуется большая подводная пробоина, но еще, кроме того, лопаются паровые трубы, находящиеся под огромным, ныне принятом давлении пара в 200 фунтов. Взрыв трубы при полном давлении пара вызовет крупную катастрофу, и надо думать, что в некоторых случаях это будет причиной выхода корабля из строя. Поэтому, если даже корабли и будут достаточно хороши в смысле непотопляемости, все же надо защититься чем-нибудь от минного взрыва, от которого не только что могут лопаться паровые трубы, но также трескаться фундаменты машин, основания башен и разные гидравлические приборы, также находящиеся под огромным давлением.

В минувшее лето автору, как командовавшему практической эскадрой, удалось сделать немало опытов для выяснения, могут ли миноносцы подкрадываться к эскадре почти незамеченными? Также были сделаны опыты для выяснения степени меткости мелких орудий, при действии эскадры на ходу по подвижным пирамидальным щитам. Были приняты все меры к тому, чтобы стрельба была меткая, и видя одну ночную стрельбу, автор остался ею совершенно доволен, но когда

подняли 4 щита, по которым стреляли, то ни на одном из них пробоин не оказалось.

Результаты ночных атак миноносцев показали, что во многих случаях они могут приблизиться к неприятелю совершенно безнаказанно. Каким образом адмирал со своей эскадрой будет ночью держаться в местности, где есть миноносцы, если корабли его не снабжены сетевым заграждением? Ему останется только рассчитывать на свой ход и в течение всей ночи крейсеровать без огней полным ходом. Это до крайности утомительно, вызывает большой расход на весьма драгоценнейший в военное время материал — уголь, но в хорошую погоду все же исполнимо. Во время бурной погоды, пасмурности, дождя, или тумана продержаться целую ночь в крейсерстве разными курсами, без огней, полным ходом и не разлучиться будет почти невозможно.

Сетевое заграждение дает возможность адмиралу поступить, как было указано выше, т. е., опустив сети, остаться на том месте, где он был, спокойно провести ночь без лишней затраты угля и к рассвету быть там, где находится поле его действия. Если эскадра блокировала порт, то она и ночью при этих условиях будет продолжать свое дело; если она бомбардировала укрепление, то ночью при действии своих электрических фонарей и артиллерии она может помешать неприятелю усиливать свои укрепления; если эскадра оберегала транспортный флот, то и ночью она будет продолжать оберегать его и пр.

Все перечисленные выгоды заставляют подумать несколько раз раньше, чем решиться упразднить сетевое заграждение. Если суда будут без сетей, то ночью появление каждого каботажного судна может произвести тревогу и замешательство. По ошибке могут принять свой миноносец за чужой, и это поведет в фальшивой тревоге и даже иногда к расстреливанию своих.

167. Абордаж. Если спросить теперь кого-нибудь из моряков, может ли он взять абордажем неприятельское судно, стоящее на якоре, то он скажет, что это почти невозможно, но если поставить вопрос иначе и спросить: обеспечено ли его судно от взятия абордажем, то получим ответ, что от взятия абордажем при энергическом неприятеле судно не обеспечено. Моряки теперь совершенно отвыкли от мысли об рукопашном бое на верхней палубе корабля, что в прежнее время было явлением совершенно обыденным. Мы думаем, что взятие

абордажем судна, стоящего на якоре, совершенно возможно, а потому дело это следует практиковать как в отношении нападения, так и в отношении обороны.

168. Держать ли готовые пары? Предположим, что война объявлена и что по стратегическим соображениям надо ждать появления противника в каждую минуту вблизи своих берегов.

Существующие ныне во всех флотах правила разводки пара требуют при котлах цилиндрических или локомотивных полсуток времени. Это такой длинный промежуток времени, что он может в высшей степени стеснять командующего эскадрой. Может быть два решения: или командующий эскадрой не верит в целесообразность этого мероприятия и тогда при надобности велит разводить пар, не стесняясь этим правилом, или же из осторожности велит иметь пар разведенным, что вызовет два неудобства: во-первых, расход весьма драгоценного материала — угля и, во-вторых, износ и засорение котлов. Если даже начальник эскадры, не стесняясь правилами, заставит скоро развести пары, то и в таком случае потребуется не менее двух часов на то, чтобы поднять пар. Срок этот чересчур продолжителен, и с ним мириться невозможно.

Надо, чтобы были устроены способы для поддержания пара во всех котлах от одного дежурного котла и чтобы разрешено было быстрое разжигание огня. С тактической точки зрения мероприятие это очень важно как по отношению к судовым котлам, так и к котлам миноносцев и паровых катеров.

169. Разведочная служба. С началом войны должна начаться разведочная служба. Как ее повести для того, чтобы служба эта была целесообразна? Часто приходится слышать, что никакие распоряжения адмирала не могут быть правильными, если он не знает ни места расположения неприятеля, ни его намерений. Замечание это до некоторой степени справедливо, но тем не менее есть границы, из которых выходить не следует.

Прежде всего надо позаботиться о том, чтобы увеличить свой собственный горизонт и с этой целью полезно на вершине одной из стеньг устроить гнездо для сигнальщиков с достаточно удобным всходом на него.

Кроме этого, полезно испытать привязные аэростаты, чтобы выяснить, в какой мере они могут принести пользу в военное время. Во французском флоте делом этим много занимались.

170. Наблюдательные пункты. Необходимо иметь связан-

ные телеграфной проволокой наблюдательные посты на различных выдающихся мысах наших берегов — так, чтобы при появлении неприятеля у наших берегов сведения об этом тотчас же дошли до главного порта, а оттуда могли быть переданы адмиралу, командующему флотом.

Также необходимо, чтобы все эти наблюдательные посты были снабжены приспособлениями как для принятия оптическим способом депеш с проходящих мимо судов, так и для передачи к ним необходимых приказаний.

171. Разведки через посылку судов и миноносцев. Разведки о неприятеле через наблюдательные посты недостаточны для того, чтобы знать все необходимое о неприятеле; нужны еще разведки собственно своими судами и миноносцами. Разведки могут быть ближние и дальние. Под выражением ближняя разведка можно подразумевать такую, при которой суда не выходят из пределов видимости сигналов адмирала. Ближняя разведка может быть простая и усиленная; в усиленной разведке одно судно держится от другого на расстоянии видимости сигнала — так, чтобы адмирал получал известия от таких судов, которые с его корабля непосредственно даже не видны.

Дальние разведки могут в значительной мере ориентировать адмирала в обстановке, но они сопряжены с большой опасностью потерять разведочные суда. Надо допустить, что неприятель имеет корабли с неменьшим ходом, чем наши, а потому может случиться, что разведчики попадут на целую эскадру и будут разбиты превосходящими силами неприятеля. Польза, которую могут эти разведчики дать, оправдывается ли риском потери их? Мы лично склонны думать, что из опасения потерять суда в дальних разведках нужно сколько возможно себе отказывать. На дальние расстояния предпочтительнее посылать разведчиков, которые имеют преимущество в ходе перед самыми лучшими ходоками противника. Если это так, то лучше посылать не сильный разведочный отряд, а одно быстроходное судно, на машину и мореходные качества которого можно положиться, — одному судну удобнее даже исполнить задачу, чем двум. При двух разведчиках в два раза больше шансов быть пойманным вследствие неисправности машин.

172. Дальние разведки. Корабль, отправившийся на разведку, должен стараться сам все видеть и в то же время оставаться незамеченным. С этой целью бдительность на нем

должна быть усугублена и приняты меры, чтобы горение угля было без дыма. Лучшее средство устранить дым заключается в употреблении антрацита или хорошего кардифа, причем топка печей должна быть правильная, чтобы уголь хорошо перегорал. Усиленная тяга выносит несгоревшую пыль, а у некоторых миноносцев вызывает даже появление пламени из трубы, почему усиленными ходами при разведке придется вероятно пользоваться только тогда, когда видимость не играет большой роли. Дым обнаруживает корабли на огромное расстояние, и поэтому весьма важно изучать и устанавливать на военных судах приборы для пережигания дыма.

Надо иметь в виду, что труднее распознать судно, проектирующееся на береговом фоне. Поэтому если наш корабль находится под берегом и видит чужое судно, то это не значит еще, что он с чужого судна усмотрен. Если, наоборот, нам удалось увидеть судно, проектирующееся на береговом фоне, то наш корабль, по всей вероятности, уже открыт.

То же самое можно сказать относительно ясного и облачного горизонта; видимость к стороне ясного горизонта гораздо дальше, чем к стороне темного. Ясный и темный горизонты могут происходить от низкого положения солнца. Кроме того, при высоком положении солнца, ясный и темный горизонты происходят от метеорологических условий: к стороне ясного неба будет ясный горизонт, а к стороне туч — темный.

Увидев какое-либо судно, надо осмотреться и определить, какое оно и куда идет. Чтобы быть менее приметным и точнее определить, куда движется судно, лучше всего повернуть нос или корму корабля по направлению открытого судна и остановить ход. Выяснив, насколько возможно, какое судно показалось, надо принять решение и поступать далее сообразно с обстоятельствами. Если есть основание полагать, что открытое судно есть военное — слабой силы или коммерческое и подлежит захвату или опросу, то надо направиться на пересечку его курса. Существует целая теория, как при данном ходе нашего корабля определить курс, чтобы наискорейшим образом сблизиться с ним. Верный курс будет тот, при котором расстояние до преследуемого корабля уменьшается, а пеленг остается всегда тот же. Полагаем, что командир не сделает большого промаха, если возьмет, скажем, на 30° вперед преследуемого судна и затем будет наблюдать, увеличивается ли наш курсовой угол на него или уменьшается.

Если курсовой угол увеличивается, то надобно его уменьшать, приведя к такому, который остается постоянным. Предположим, что убегающее судно пеленговали первоначально на NO 45° и взяли курс NO 15°. Если через несколько времени убегающее судно окажется ближе и пеленг на него будет NO 48°, то следует переменить курс на 10° вправо, а если убегающее судно окажется на NO 42°, то повернуть влево на 10° и лечь на NO 5°. Перемену курсов продолжать, пока курсовой угол на убегающее судно будет меняться.

Догнав коммерческий корабль, надо опросить его согласно международным правилам и поступить с ним по имеемой инструкции или своим соображениям. Если захваченное судно везет войска, то нужно у людей отобрать ружья и отвезти их на наш корабль; если этого сделать некогда, то выкинуть их за борт.

173. Должно ли разведочное судно вступать в бой? Командир разведочного судна должен знать взгляды своего адмирала по вопросу о том, как поступить ему в случае встречи с военными судами. На этот предмет можно смотреть различно. Одни полагают, что разведочное судно ни в каком случае не должно вступать в бой, ибо задача его заключается лишь в собирании сведений. Есть и противоположные мнения: лица эти также считают, что разведочное судно не должно вступать в бой, но если обстоятельства будут такие, при которых разведочное судно может нанести большой ущерб неприятелю, то следует не пропускать случая. Предположим, что разведочное судно подошло ночью к порту и выслало свои паровые катера, чтобы удостовериться, есть ли в порту неприятельская эскадра или нет. Войдя на рейд, катера будут в выгодных условиях для минной атаки; не сделав ее, они могут уйти с рейда незамеченными; если же они выпустят свои мины, то, хотя они и могут причинить вред неприятелю, но вместе с тем обнаружат свое присутствие, и может случиться, что неприятель потеряет судно, но в последующем преследовании крейсер будет разбит, и благодаря этому до адмирала сведения об эскадре не дойдут.

Представим себе другой случай, что разведочное судно встретило десантный флот со слабым прикрытием. Если оно тотчас же повернет в сторону и возможно скорее доставит сведения адмиралу, то, без сомнения, в смысле разведки оно правильно исполнит свой долг; если же разведочное судно бросится в середину десантных транспортов и начнет

их топить своей артиллерией и минами, то оно может принести неприятелю огромный вред, хоть есть шанс, что само погибнет, не доставив адмиралу сведений о десанте. Рассуждая теоретически, будет правильнее не разрешать разведчикам производить военные действия, но мы полагаем, что такие лица, как Нельсон, Суворов или Наполеон, похвалили бы разведчика, который вступил бы в дело, если бы даже он погиб, не доставив сведений.

174. Мнение Суворова о рекогносцировках. Суворов не был большим поклонником разведок. В труде полковника Орлова Суворов (стр. 51) мы встречаем следующее:

«Хороший урок дал Суворов Шателеру, предложившему сделать рекогносцировку — любимое занятие австрийских начальников, желавших доказать свою деятельность, не предпринимая ничего серьезного. Суворов с досадой возразил: «рекогносцировки! не хочу; они годны только для трусов, чтобы предостеречь противника, а кто захочет, тот и без них всегда отыщет неприятеля... Колонны, штыки, холодное оружие, атаки, удар... вот мои рекогносцировки!»

175. Сведения, добываемые негласно. Кроме сведений гласных, необходимо организовать получение сведений негласных. Самым лучшим средством для этого служат шпионы, и тот флот, в котором это дело будет организовано шире и правильнее, получит перед противником большие стратегические и тактические преимущества. В минувшую войну на Дальнем Востоке один из противников широко пользовался этим средством, и его агенты были рассеяны по всем портам. Правительство не только знало, на каком судне везется военная контрабанда, но даже где она положена, и только этим можно объяснить себе успех, который имели крейсера.

Организация негласной разведки должна быть хотя отчасти создана в мирное время. Если в мирное время не приняты должные меры, то в военное трудно организовать шпионскую часть должным образом, и недостаток в ее организации лишит многих выгод, которыми может быть будет широко пользоваться более гибкий противник.

176. Уничтожение неприятельских телеграфных кабелей. Если государство или колония, против которой ведется война, имеет островное положение, то телеграфная связь его с остальным миром происходит посредством кабелей. Обрыв этих кабелей может причинить большие неудобства, а по-

тому полезно иметь на некоторых судах приспособления для того, чтобы обрывать кабели. Дело это должно войти в морскую практику, а пока она не считает это дело своим, морской тактике приходится держать дело в своих руках.

Работы с телеграфными кабелями производятся со специальных пароходов. Последние имеют по 2—3 шкива с носа и кормы и сильные лебедки (рис. 16). Когда нужно поднять со дна кабель, то с носа выпускается на проволочном дректове крепко сделанная пятирогая кошка (рис. 17). Кошка непременно подцепит кабель, и это будет чувствительно на корабле, где должны зорко следить за степенью натягивания дректова. Когда кошка подцепила телеграфный кабель, то, разумеется, следует остановить машину и осторожно поднимать кабель. Если глубина небольшая, то кабель можно поднимать на поверхность сразу: если же глубина большая, то имеемой у кабеля слабины будет недостаточно, и тогда, приподняв до некоторой вышины кабель, привязывают к дректову бочку, чтобы поддержать кабель. Когда это исполнено, подхватывают кабель в другом месте на некотором расстоянии от первого и, вновь подняв кабель до-нельзя, привязывают бочку (рис. 18) и между двух бочек



Рис. 16. Пароход для подъема телеграфного кабеля.

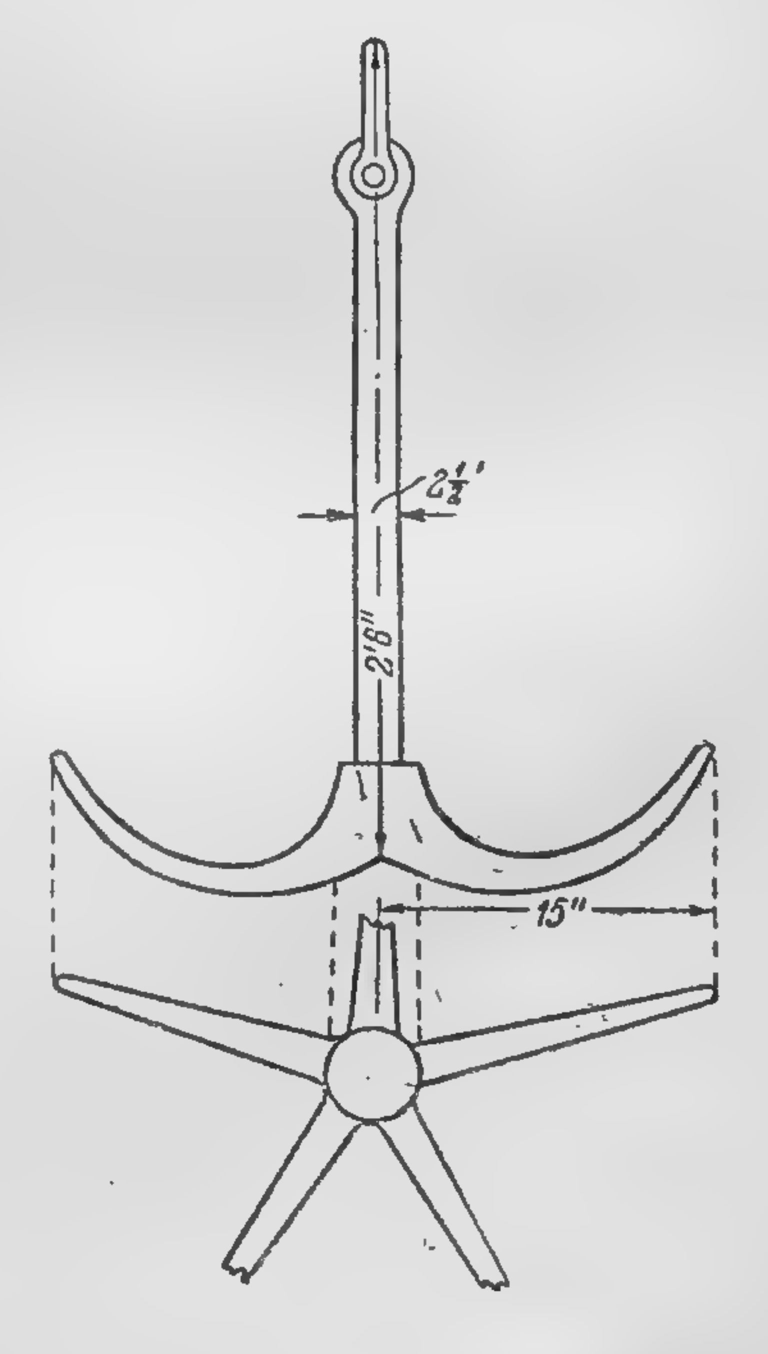


Рис. 17. Кошка для подъема телеграфного кабеля (размеры приблизительные)

поднимают окончательно кабель доверху, берут его на крамбол и начинают по нем тянуться, пока не дойдут до поврежденного места. Иногда, подняв кабель, крепят его к судну в двух точках и разрубают посредине, чтобы телеграфировать в ту и другую сторону и проверить, где находится повреждение. Кажется, можно, не разрубая кабеля, проколоть его и телеграфировать.

Все это дело требует большого искусства, но нам передавали, что поднятие кабеля с 1500 сажен при хорошей погоде есть работа вполне заурядная, и телеграфным пароходам ежегодно приходится производить ее по нескольку раз, ибо местами дно каменисто и кабель перетирается.

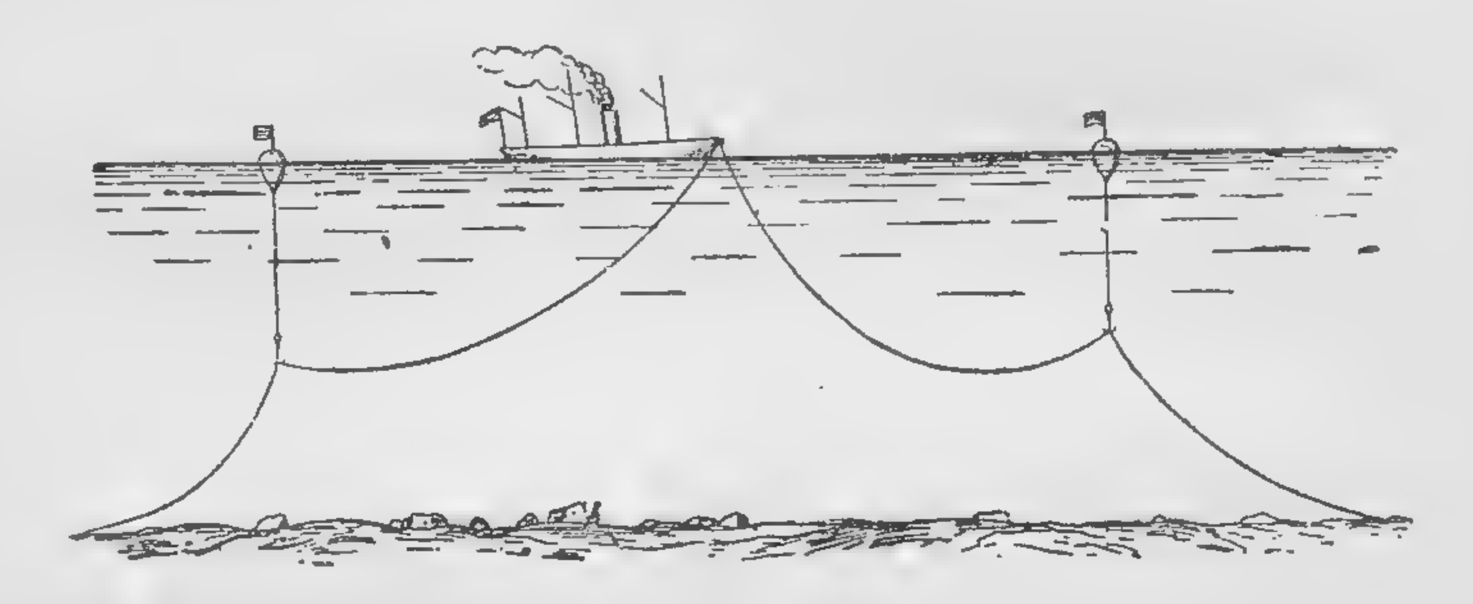


Рис. 18. Подъем кабеля с большой глубины.

Для обрыва кабеля не требуется всего того искусства, как для его починки, — нужны кошка и дректов. Если проволочного дректова должной длины нет, то можно пустить вниз 100 саж. проволочного перлиня, а остальное надставить тросовым. По нашему мнению, перлинь с драгой предпочтительнее выпустить из носового клюза. Подцепление кабеля есть наиболее трудная часть операции, ибо место проложения кабеля может не быть точно известно. Подцепив телеграфный кабель, следует взять дректов на шпиль и выбирать. Подняв кабель до поверхности, нужно прикрепить к нему конец, разрубить кабель, бросить один конец на дно, а по другому тянуться, разрубая его в некоторых местах и выбрасывая за борт. Сделав это на протяжении нескольких миль, нужно кабель закрепить на судне, еще раз задним ходом оборвать его и, оттащив подальше, бросить в море. Если нет времени, чтобы проделать все, как описано выше, то следует, подняв

кабель выше воды и закрепив его достаточно надежно, потянуть судном в одну сторону, чтобы оборвать кабель с одной стороны, а потом ходом тащить его в другую сторону, пока не лопнет другая сторона (рис. 19). То, что останется при корабле, следует оттащить подальше и тоже бросить в воду, Работу эту на глубине меньше 200 саж, может исполнить каждое военное судно, а на больших глубинах сделать это

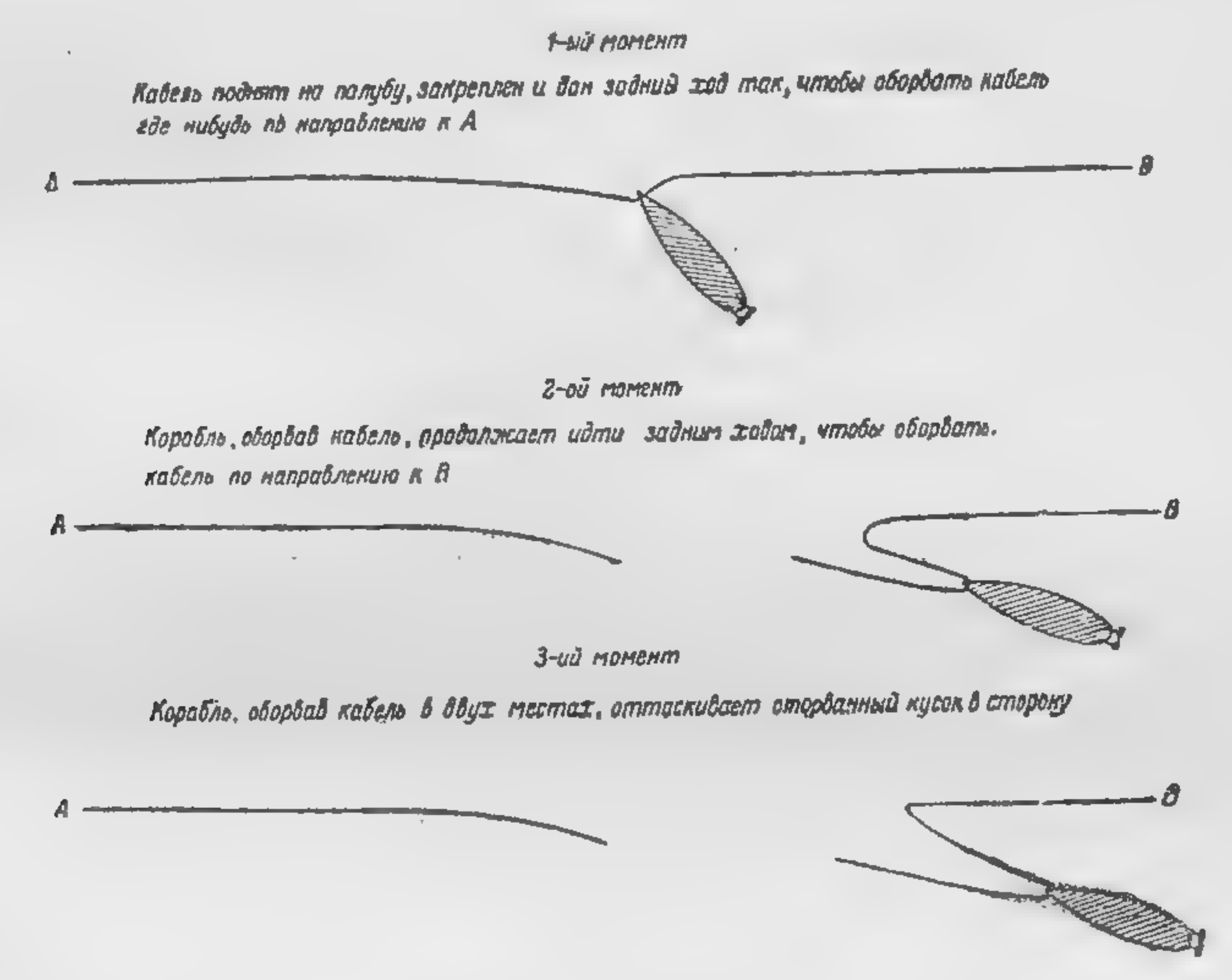


Рис. 19. Обрыв телеграфного кабеля.

без специального устройства затруднительно. Надо иметь в виду, что всегда прокладывается два кабеля, а потому уничтожение одного из них нисколько не помогает делу; надо разыскать и оборвать также другой.

Во все время производства работы нужно ежечасно точно определять место, чтобы знать, где и что сделано, дабы не повторить поисков на том же месте, и искать второй кабель в стороне от места, где найден первый. На корабле, ищущем кабель, полезно иметь телеграфиста и аппарат.

Ниже мы помещаем описание телеграфной драги, помещенное в журнале «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens» (1895 г., № VI, стр. 579). Надо полагать, что эта драга на каменистом грунте действует лучше, чем простая, но в мягком илу, вероятно, простая драга предпочтительнее.

«Драга для выlавливания подводных телеграфных кабелей» (изобретатель Claude Johanson).

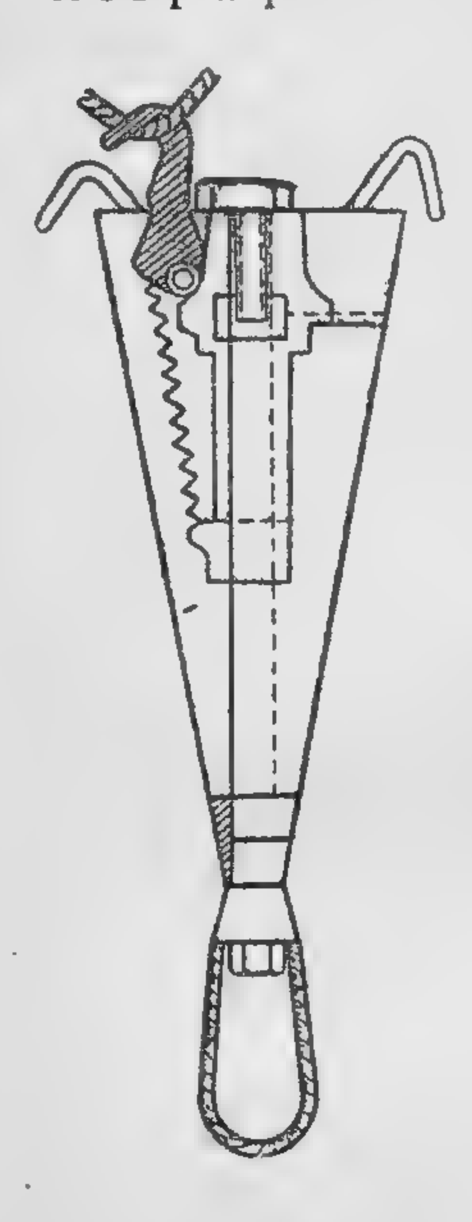


Рис. 20. Усовершенствованная телеграфная кошка.

Драга (рис. 20) состоит из 5 лап, которые укреплены на среднем болте таким образом, что могут несколько поворачиваться. В обыкновенном положении они при помощи пружины вытянуты вперед. Когда драга волочится по каменистому грунту, то нижние две лапы прячутся в кожух, образуемый обводами аппарата. Это обстоятельство не мешает однако драге подхватить лежащий на грунте кабель, когда драга волочится по каменистому грунту. Вычисленная наперед упругость пружин может быть без затруднения правильно урегулирована.

Драга же с постоянными лапами при буксировке задевает лапами за грунт и этим представляет много неудобств. При буксировке вышеописанной драги по илистому грунту кабель подхватывается двумя лапами. Произведенные до сих пор опыты показали, что эта драга действует хорошо не только на каменистом грунте, но и при всяких других обстоятельствах.

Глава XI

ОДИНОЧНЫЙ БОЙ

177. Номенклатура. Необходимо принять некоторые сокращенные названия, которые помогут выражаться сжато и ясно.

«На крамбол» мы приняли называть направление, ближайшее к носу, по которому может действовать бортовая артиллерия.

«На раковину» — ближайшее к корме.

Погонею называется такое положение, при котором противник находится впереди траверза.

Принятие погони — то же позади траверза.

Нападающим называется тот из противников, которому принадлежит инициатива боя.

Обороняющимся — которому инициатива не принадлежит.

178. Надо стараться все выгоды иметь на своей стороне. Морской бой не есть дуэль или поединок чести, в котором требуется, чтобы все условия для обоих противников были совершенно одинаковы. Наоборот, надо стараться достичь того, чтобы иметь всевозможные преимущества на своей стороне и все невыгоды на стороне противника; в этом заключается главная задача тактики, и чем полнее это выполнено, тем с меньшими потерями или, как выражался Петр Великий, — «малою кровью» можно достичь успеха.

Следсвательно, надо подробно рассмотреть вопрос, что именно выгодно для нас и невыгодно для противника.

179. Инициатива боя принадлежит кораблю, имеющему при данном состоянии ветра и моря большой ход. От корабля, имеющего инициативу, зависит решение вопроса — вступить ли в бой или не вступить. Главные соображения должны быть при этом согласны с общим стратегическим планом действий и заключаться в инструкциях, которые выдаются командирам судов от их начальника. Ниже мы перечисляем лишь общие положения.

180. В каких случаях бой обязателен. Бой обязателен тогда, когда нам следует помешать противнику делать то, что он считает своей задачей. Предположим, что крейсер нации, имеющей большой коммерческий флот, встретит крейсер противника, имеющего задачей уничтожение коммерческого флота. Для первого крейсера обязательно вступить в бой. Если даже он слабее противника и имеет мало надежды победить, то и тогда он до некоторой степени ослабит противника и помешает его дальнейшей разрушительной деятельности.

Возьмем другой пример судна или судов, конвоирующих транспорты с десантом. При появлении неприятеля конвоиры обязаны не допустить неприятеля уничтожать десантные транспорты, а потому они обязаны тотчас же вступить в бой, даже если это им невыгодно.

Суда, охраняющие минное заграждение, обязаны вступить в бой и помешать неприятелю уничтожать минное заграждение, если бы даже эту работу производили силой, значительно превышающей силы охранителей.

181. Относительная сила судов. Вообще говоря, сильному выгодно вступить в бой со слабым, ибо он имеет шанс получить перевес в начале боя и, пользуясь ослаблением огня противника, уничтожить его или довести до сдачи.

Вопрос о том, какой из кораблей сильнее и какой слабее, весьма сложен. В прежнее парусное время наступательные средства судов были пропорциональны их водоизмещению, и, следовательно, судно большего размера было всегда сильнее, чем судно малого размера. Теперь, вообще говоря, можно точно так же силу судов измерять водоизмещением, хотя при том же водоизмещении у одного судна больше ход, но тоньше броня, а у другого судна меньше ход, но толще броня. В общем получится, что преимущество брони у одного судна уравновесится быстротой хода другого, так что силу флотов можно измерять вообще водоизмещением. Были попытки оценивать каждое качество корабля цифрой, чтобы суммой этих цифр выразить общую оценку корабля. Мысль эта хороша, но так как все коэфициенты даются произвольно, то и общая оценка по этой системе выходит более или менее произвольной и может быть оспариваема.

Детальные расчеты силы судов, принимая в соображение обстановку, весьма сложны. Так, в эскадренном бою быстроходный крейсер, не имеющий возможности пользоваться своим быстрым ходом, пока суда остаются в строе, потеряет свои преимущества и будет слабее, чем то соответствовало бы его водоизмещению. Точно так же и броненосец в некоторых случаях по своему тихому ходу не будет в состоянии исполнить своего дела, так как его быстроходный противник может уклониться от боя.

При некоторых случаях сила судов может в такой мере изменяться в зависимости от обстановки, что маленькое судно станет сильнее большого броненосца. Возьмем для примера случай совместного плавания броненосца Resolution и минного крейсера Gleaner. Броненосец так сильно качался, что был почти не управляем, и в этих условиях его большая артиллерия совсем не могла бы действовать, а мелкая не могла бы попадать. В то же время Gleaner не имел такой качки и мог выпустить свои мины; следовательно, в боевом отношении в этих условиях Gleaner был сильнее Resolution. Если бы два названных корабля были противники, то Gleaner'у был бы полный расчет вступить в бой. Из этого можно заключить, что на большом волнении, когда

большие корабли имеют большую качку, мелкие суда с минным вооружением сильнее больших судов. Выше было сказано, что мелкосидящее судно имеет то преимущество в минном бою, что мины пройдут под его дном; следовательно, отношение сил, о которых говорилось выше, в особенности касается мелкосидящих судов.

Из приведенного рассуждения вытекает тактическое правило, что большому кораблю невыгодно держаться в таком месте, на котором его сильно качает. В этих условиях предпочтительнее, если возможно, или приблизиться к берегу, чтобы не иметь большой качки, или отойти от берега на большое расстояние, чтобы быть более обеспеченным от нападения мелких судов неприятеля.

Туман и вообще мрачная погода благоприятствуют малому кораблю, вооруженному минами, ибо в момент, когда с большого корабля увидят малый, первый будет уже находиться в районе действия мин своего противника, который может в короткий срок выпустить все свои мины и затем исчезнуть, не будучи значительно поврежден артиллерией.

Ночная темнота, как и туман, благоприятствует кораблю малого размера, ибо, даже при употреблении прожекторов, малый корабль не может быть открыт за пределами двухмильного расстояния. В среднем выводе он будет открыт на расстоянии не далее 5 кабельтовых и, следовательно, в условиях, благоприятных для выпуска своих мин.

Отсюда можно вывести заключение: а) ночью в тумане и на качке мелкосидящие корабли с хорошим минным вооружением сильнее больших кораблей; б) по отношению к силе бой выгоден для того из судов, которое при данных условиях погоды будет сильнее.

В большинстве случаев днем сильным кораблем окажется тот, у кого больший размер, а ночью, в тумане и во время большого волнения сильными кораблями окажутся малые суда с большим минным вооружением. Так как малому кораблю выгодно вступать в бой во время тумана, ночи, большого волнения и шторма, то они должны старательно практиковаться при этих условиях, чтобы быть в состоянии успешно действовать в выгодной для них обстановке.

182. Выгодные или невыгодные условия для боя. Для корабля, рискующего быть атакованным миной, выгоднее, если остальные условия тому не препятствуют, держаться на столь малой глубине или так близко от отмелей, чтобы в случае

потопления корабль не погрузился бы в воду ниже своей палубы. Для минных судов, напротив, выгоднее атаковать суда, находящиеся на большой глубине, дабы в случае потопления потеря судна была бы полная. При одинаковых остальных условиях выгоднее вступить в бой поблизости от своего порта, чем вдалеке от него, ибо в случае повреждения легче достичь безопасного рейда, где можно произвести исправления. Выгоднее вступить в бой неподалеку от своей эскадры, которая может при нужде подать помощь, чем вблизи эскадры противника, которая могла бы поспеть на помощь своему судну.

183. *Выбор рода боя.* Увидев противника, надо на основании всего вышесказанного решить, следует ли вступить в бой тотчас же, или отложить его на некоторое время, или совершенно уклониться от него. Когда принято решение вступить в бой, то надо составить себе некоторый план его. Дальнейшее будет много зависеть от действия противника, наших и его потерь и пр., но перед боем полезно составить себе ясное представление о предстоящем плане действий: выгодно ли драться на дальней дистанции или на близкой, выгодно ли сделать бой минным и таранным или нет и т д.

184. *Подразделение одиночного боя.* При рассмотрении условий действия тараном мы предположили бой исключительно тараном, но на деле ни исключительно таранного, ни исключительно минного боя не будет. Всякий корабль имеет и артиллерию и мины; поэтому, когда два корабля будут сходиться для таранного удара, они вступят в район действия мин; что касается артиллерии, то она при всех случаях будет играть роль. Может быть однако бой чисто артиллерийский; для этого требуется не входить в район действия мин.

Из вышесказанного вытекает, что когда корабли в бою находятся далее района действия мин, то между ними будет бой артиллерийский. Когда суда войдут в район действия мин, то бой будет артиллерийско-минный, а когда суда подойдут одно к другому на пистолетный выстрел, то бой сделается артиллерийско-минно-таранным.

Главными мотивами для решения вопроса о роде боя служат следующие соображения. Если наш корабль имеет сильное минное вооружение и слабую артиллерию и если еще вдобавок к тому он сидит так мелко, что мина Уайтхеда не может в него попасть, то нам выгодно возможно скорее сблизиться на расстояние минного выстрела. Если, обратно, наш

корабль имеет сильную артиллерию, а противник — слабую, то нам выгодно держаться вне минного выстрела, дабы, пользуясь преимуществами своей артиллерии, уничтожить противника или подбить его минные аппараты раньше, чем сойтись на близкое расстояние.

Сильную артиллерию обыкновенно имеют большие корабли, а сильное минное вооружение — малые; поэтому сближение для минного боя выгоднее для малых судов, чем для больших. Если бы суда не были снабжены минами, то более поворотливое и более быстроходное судно могло бы желать таранного боя, но так как на всех современных судах имеются минные аппараты, то судно, решившееся сделать бой таранным, будет в столь невыгодных условиях относительно мин, что может значительно пострадать ранее, чем само успеет применить свой таран.

185. Сближение судов. Выбрав род боя, надо сблизиться с противником. В некоторых иностранных флотах принято направлять нос своего корабля на неприятеля и сближаться, держа прямо на него, но можно поступить и иначе, о чем подробно говорится в параграфах 188 и 189. Если и противник желает сближения, то сближение последует чрезвычайно быстро, и с момента решения вступить в бой события надо считать не часами, а секундами.

В подтверждение этого положения может служить случай, разбиравшийся недавно в Кронштадтском морском суде: столкновение крейсера Разбойник с барком Dorde. Сплошная линия на рис. 21 показывает, как прошел Разбойник, обломавший о крамбол и реи барка часть своего рангоута. Если бы руль на-борт положен был 5 секундами позже, то оба судна столкнулись бы почти носами;

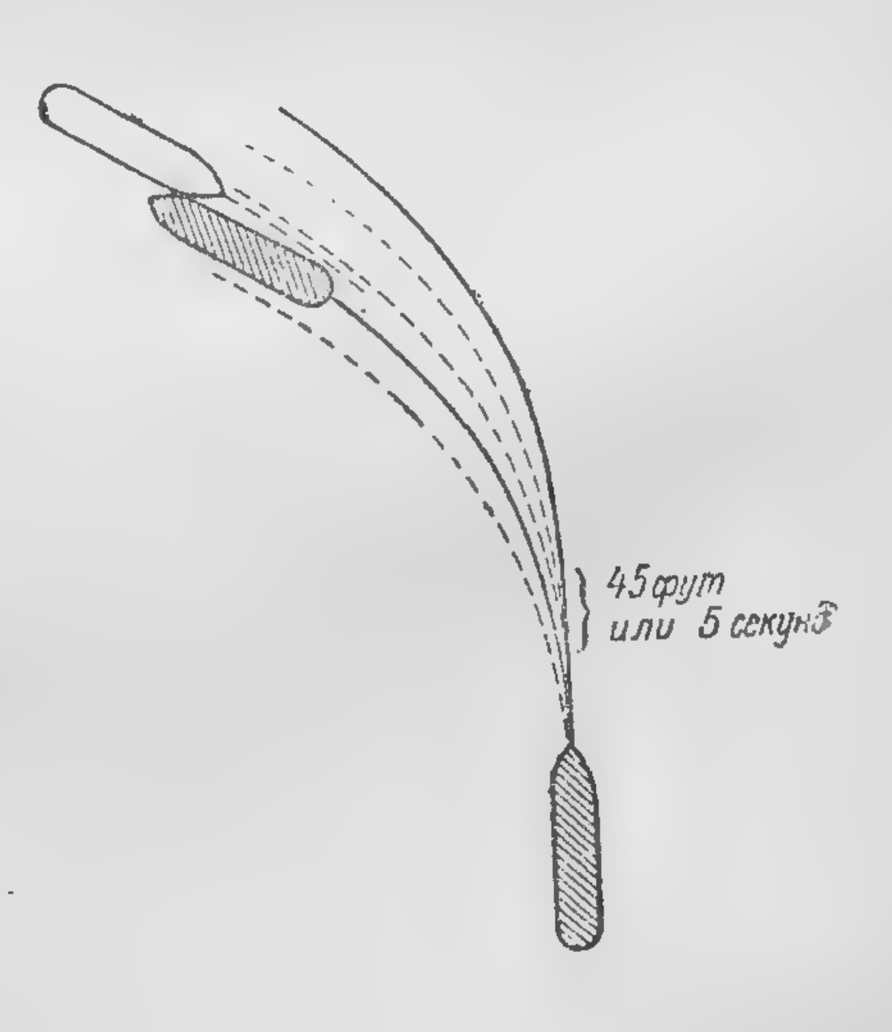


Рис. 21. К вопросу о важности каждой секунды в таранном бою.

если бы руль на-борт положен был 10 секундами позже или 5 секундами раньше того, как было сделано в действительности, то корабли разошлись бы совершенно благополучно. Дело, значит, в каких-нибудь 5—10 секундах, даже при такой незначительной скорости, как 7 узлов.

Возьмем другую комбинацию. Два судна, идущие на пересечку, могут один другого потаранить; судно А, как показано на рис. 22, таранит судно В в середину, но если при на-

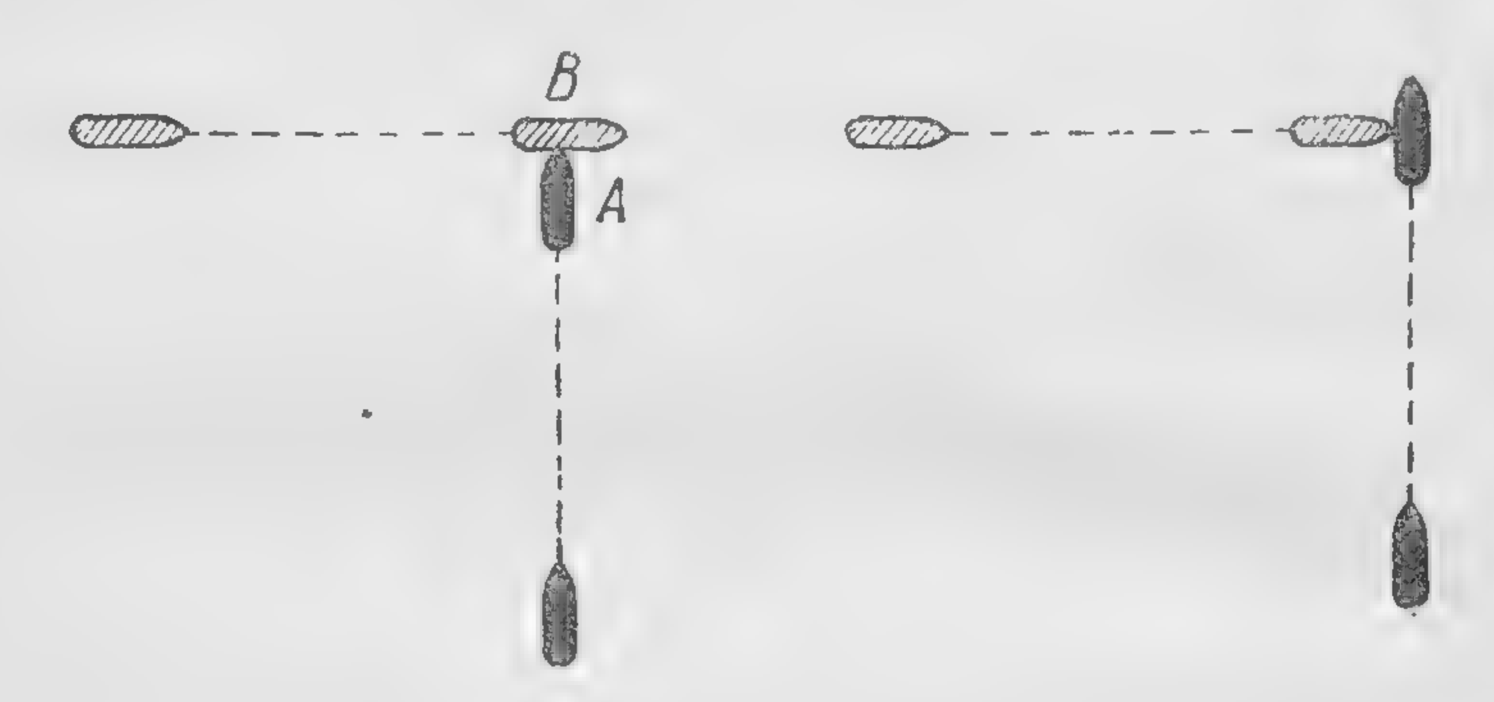


Рис. 22. К вопросу о важности каждой секунды в таранном бою.

чале маневра судно А было на свою длину впереди против прежнего места, то оно само получает такой же удар.

186. Следующая таблица показывает, с какой поразительной скоростью сближаются суда.

Расстояние между судами в кабельтовых	Скорость обоих судов в узлах							
	10		15		20		25	
	мин.	сек.	мин.	сек.	мин.	сек.	мин.	сек.
40	11	50	8	52	5	55	5	05
30	8	52	6	39	4	26	3	49
20	5	55	4	26	2	57	2	32
10	2	57	2	13	1	29	1	17

Из этой таблицы видно, что два современные судна, идущие одно на другое со скоростью 20 узлов, расстояние в 40 кабельтовых пройдут в 5 мин. 55 сек. Если считать 40 кабельтовых за расстояние, на котором откроют огонь, то от

начала стрельбы до момента, когда оба судна встретятся носами, пройдет менее 6 минут.

Если предположим, что корабли откроют один другого на расстоянии 15 миль, т.е. весьма далеко, и оба пожелают сблизиться ходом в 20 узлов, то они это исполнят в 22 минуты. Такое быстрое сближение оставляет на приготовление к бою весьма мало времени. У прежних кораблей приготовлений было мало, а время сближения большое; теперь приготовлений надо сделать много, а время сближения очень короткое. Вследствие этого уменье скоро готовить корабль к бою имеет первостепенное значение.

187. Можно ли маневрировать в бою. Некоторые думают, что маневрирование кораблем в бою дело крайне затруднительное и что тут будет не до маневров. Мы знаем примеры совершенно противного. Во многих одиночных сражениях мы знаем, что корабли маневрировали образцово под парусами. Весь нельсоновский способ вести сражение заключается в том, что корабли его эскадры прорезывали линию противника. Разве это не очень трудный маневр, в особенности, когда его приходится делать на пистолетный выстрел от неприятеля?

Нельсон в сражении 14 марта 1795 г. в Генуэзском заливе все время маневрировал со своим кораблем Agamemnon, приспускаясь для залпа по неприятельскому кораблю и приводя вновь, чтобы сблизиться с ним.

В Синопском, Наваринском, Абукирском и Копенгагенском сражениях не видим ли мы корабли, которые становятся на якорь и заводят шпринги под градом ядер?

Если в прежнее время суда могли маневрировать под парусами, когда надо было тянуть сотни разных снастей, то можно ли сомневаться, что теперь, когда все управление кораблем сведено к двум ручкам, нельзя маневрировать под огнем? Мы думаем, что маневрировать можно и с такою же безукоризненностью, как на маневрах мирного времени. Мы даже имеем пример, а именно: адмирал Корнилов, очевидец сражения пароходов Владимир и Перваз Бахры, писал про командира парохода Владимир Г. И. Бутакова, что «он распоряжался, как на маневрах», приучая артиллерийскую прислугу к быстрому, но неторопливому огню.

188. Встреча двух броненосцев равной силы. Разберем случай встречи двух одинаковой силы броненосцев с артиллерией и броней, расположенной как обыкновенно, а именно: на носу и корме по диаметральной плоскости — по одной баш-

не с двумя пушками, каждая и посредине между ними несколько орудий 6″ калибра. При равности сил будет не худо начать с артиллерийского огня, и с этой целью, подойдя на расстояние прицельного выстрела, надо привести неприятельский корабль на один из крамболов. Если неприятель идет контр-галсом, то по отношению к ветру, солнцу и другим условиям будет безразлично, на какой крамбол мы его приведем — на правый или на левый, так как при желании с обеих сторон иметь артиллерийский бой начнется вращение

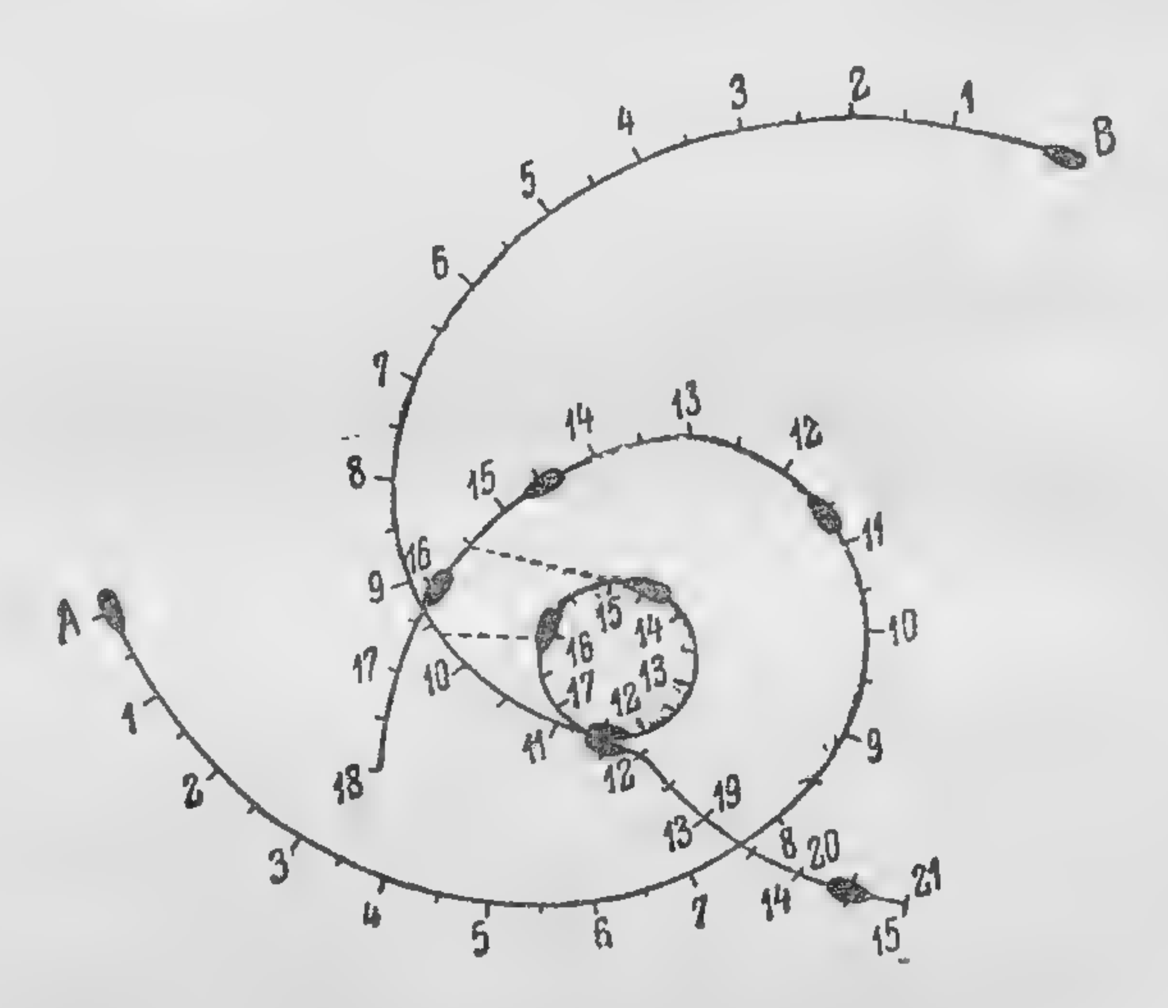


Рис. 23. Одиночный бой, в котором корабль *A* держит противника на траверзе, а *B*—на крамболе.

обоих кораблей, причем положения относительно солнца и ветра будут постоянно меняться. Если же неприятельский корабль возьмет направление от нашего, так что предстоит артиллерийское дело на параллельных курсах, то желательно воспользоваться преимуществами относительно ветра и солнца.

В обоих случаях артиллерийского боя следует все время держать противника на крамболе, дабы, пользуясь артиллерией своих обеих башен и борта, подставлять ему свою башню под косым углом. Если и противник приведет наш корабль на крамбол, то оба корабля будут описывать кривые, изображенные на рис. 23, и быстро сблизятся насколь-

ко, что подойдут к дальности минного выстрела. Если в этот момент противник значительно более обит, чем наш корабль, и часть пушек его замолчала, то лучше не допускать сближения на минный выстрел, а с расстояния 6 или более кабельтовых привести противника на раковину и продолжать артиллерийский бой. Если наш корабль более обит, чем корабль противника, то нам выгоднее продолжать сближение, пока противник не будет в пределах минной стрельбы, и тогда, повернув к нему еще более носом, выпустить по нем две носовые мины или действовать из бортовых аппаратов, если к тому представится возможность.

189. Случай, когда противник держит носом на наш корабль. Начало артиллерийского боя в этом случае совершенно такое же, как и в предыдущем. Наш корабль держит противника на крамбол (рис. 24), действуя всем своим бортом, в

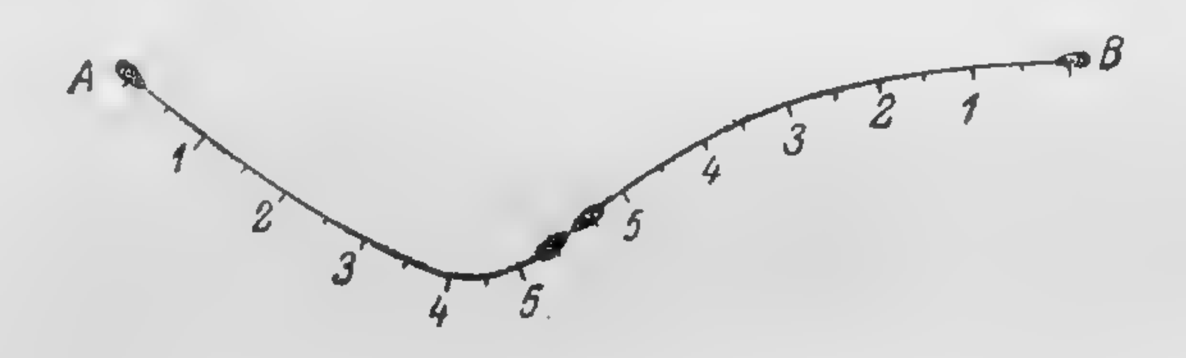


Рис. 24. Одиночный бой, в котором первоначально корабль *A* держит противника на крамболе, а корабль *B* держит прямо на противника.

то время, как противник держит на нас и стреляет всей своей носовой артиллерией. Если мы считаем, что положение на крамбол выгоднее, чем положение прямо по носу, то нам следует как можно дольше держать неприятеля на этом положении; однако же, надо не забыть, что, приблизившись на минный выстрел, неприятель получает те выгоды, что мы ему представляем бо̀льшую цель, чем он нам, а потому, подходя к району действия мин, надо повернуть корабль прямо на неприятеля и править на него, не отводя руля. Носовые орудия противоположного борта, еще не употреблявшиеся, окажутся вследствие этого заряженными и будут готовы к действию в тот момент, когда мы держим прямо на неприятеля. Затем своевременно надо выпустить носовые мины и стараться править точно на неприятеля, дабы быть в выгодных условиях при столкновении.

Если окажется, что неприятель правит не прямо на нас, а как бы желая пройти вплоть по одному из бортов, то и нам следует показать намерение пройти по его противоположному борту, но в последнюю минуту надо дать кораблю катиться на него, дабы всадить таран в его борт или по крайней мере снести ему один из винтов. Делая так, мы не только можем нанести удар, но и защищаем себя и свои винты на случай, если неприятель пожелает делать то же самое. Если неприятель при следовании прямо на нас в последнюю минуту уклонится в сторону от прямого удара носа в нос, то следует воспользоваться этим, чтобы, положа своевременно руль, нанести ему таранный удар в скулу или борт.

Если мы желаем уклониться от встречи носами, то надо начинать поворот заблаговременно. При 12 узлах хода неприятель в одну минуту проходит 2 кабельтова, при 18—3, а потому, если наш корабль описывает $1/2$ циркуляции в 2 минуты, то, начав поворот в 6 кабельтовых от противника, идущего 18 узлов, мы будем иметь в конце поворота противника у борта. Следовательно, надо начать поворот с расстояния по крайней мере в 9 кабельтовых. Если поворот не был начат своевременно, то его нельзя начинать сблизившись на расстояние менее предельного, ибо при этом наш корабль непременно будет протаранен. Если мы имеем преимущество в ходе, то, сделав поворот, лучше не приводить неприятеля за корму, а одержать, когда он будет на раковину, и тогда открыть по нем стрельбу артиллерией и минами.

190. Встреча с миноносцем или вообще малым судном. При встрече с судном малого водоизмещения, которое ищет сближения, нам надо или поступать как в бою двух броненосцев (т, е. сначала держать противника на крамбол, а потом взять прямо на него), или же при малой разнице в ходе привести его на раковину. Приведя неприятеля на раковину, можно выиграть время и таким образом иметь возможность ослабить противника артиллерией ранее, чем он будет в состоянии действовать минами. К моменту, когда миноносец приведет нас в район действия своих мин, надо быть повернутым к нему кормой.

Если обстоятельства не допускают привести минный корабль на раковину, то надо первоначально привести его на крамбол, сделать залп бортовой артиллерией с расстояния 10 кабельтовых и тогда повернуть носом прямо на него, стараясь удерживать такое положение во все время сближения, — поло-

жение это выгодно для принятия минного выстрела. Если минный крейсер также не отведет руля, то следует встреча носами, а если он своевременно повернет назад, то начнется преследование.

191. Необходимы письменные инструкции всем главнейшим лицам на корабле. Каждый корабль имеет свои особенности, с которыми во время боя надо считаться, а потому каждый из командиров должен письменной инструкцией дать каждому офицеру особые наставления и определить, что он может делать сам, на что он будет получать указания от других лиц, что он должен докладывать и на что испрашивать разрешения. В дополнение к этим инструкциям каждый офицер должен принять к руководству совет Тюренна: «outre ca, messieurs, je vous recommande le bon sens»[1].

Не худо, чтобы офицеры запомнили ту простую истину, что в бою каждый должен делать свое дело и не отвлекаться расспросами о том, что не касается его прямого дела. Не станем здесь высказываться подробно обо всех служащих и приведем частичку наставлений батарейному командиру.

Батарейные командиры должны помнить сами и напоминать комендорам, что орудия теперь имеют такую высокую степень меткости, что снаряд наверное не попадет в цель, если выстрел будет сделан, когда орудие худо наведено. Поэтому следует воздерживать комендоров от делания выстрелов без наводки; эти выстрелы приносят вред не неприятелю, а своему судну, ибо дым их заслоняет наводку других орудий, и команда как у пушек, так и на подаче утомляется без пользы для дела. Самое верное средство проиграть сражение — это стрелять не целясь, и тот, кто на маневрах мирного времени допускает такую стрельбу, работает не для своего судна, а для неприятельского.

Главной заботой батарейных командиров должно быть обадривание людей для поддержания в них бодрости и энергии. Раненых следует отправлять на перевязочные пункты, а убитых класть в сторону и закрывать. Следы крови и пр. следует с палубы удалять и палубу посыпать песком, чтобы не было скользко; песок для этой цели следует иметь наготове; это старое, теперь несколько забытое правило.

Батарейные командиры, обадривая людей и поощряя их энергию, должны помнить, что свои потери видны, а неприя-

---

[1] Сверх всего этого, господа, я вам советую руководствоваться собственным здравым смыслом.

тельские не видны, а потому надо от времени до времени объявлять о видимых или предполагаемых потерях неприятеля. От времени до времени командиры посылают по батареям известия о потерях у неприятеля; известия эти объявляются громко по батареям и палубам, встречаются громкими криками «ура» и сопровождаются усиленной меткой пальбой из орудий.

Во время боя прислуга у орудий того борта, который не стреляет, и вообще все люди, которые не работают, должны лежать.

Командиры батарей должны иметь в виду, что, когда прислуга одного борта устанет, ее следует заменить полностью прислугой другого борта, и также надо, где требуется, заменять убылых.

Для питья команде надо иметь в батареях воду в ведрах и кружки. Особенно часто просят пить раненые. На перевязочном пункте вода должна быть в изобилии.

Глава XII

ЭСКАДРЕННОЕ СРАЖЕНИЕ

192. Значение эскадренного сражения. Уничтожение неприятельской эскадры может иметь огромное стратегическое и политическое значение, а потому весьма важно принять все меры к тому, чтобы при встрече двух эскадр наша добилась перевеса над неприятелем. Задача военных действий заключается в том, чтобы сломить волю противника и заставить его подчиниться нашим требованиям. Уничтожение судов поодиночке производит на него нравственное впечатление, но потеря десятка судов в одиночных боях не произведет того впечатления, как потеря эскадры, хотя бы число кораблей в ней и было менее. Поэтому все, относящееся к эскадренному бою, должно быть изучаемо самым тщательным образом, и все меры должны быть приняты к тому, чтобы управление эскадрами как в мирных плаваниях, так и в бою было доведено до высокой степени совершенства.

193. Наполеон и Ллойд о наставлении, как давать сражения. Дать подробные наставления, как давать сражения, весьма трудно, но если бы такие наставления и были даны, то этого было бы недостаточно, чтобы с успехом руководить боем. Наполеон по этому поводу говорит следующее:

«Разве можно дать правила, как написать «Илиаду» Гомера или одну из трагедий Корнеля? Само собой разумеется, что это дело вдохновения. То же можно сказать и о произведениях нашего искусства — о военных комбинациях (операциях)».

«Военное искусство, — говорит Ллойд, — весьма близко подходит к поэзии и красноречию. Многие знают их правила, но весьма немногие обладают талантом. Если они примут на себя труд написать что-нибудь, то их сочинения, строго основанные на правилах, будут холодны и скучны по недостатку в них того божественного огня, того небесного энтузиазма, который составляет отличительную черту гения. Совершенно то же можно отнести и к нашему искусству. Весьма многие знакомы с его правилами, но лишь только приходится применять их к делу — они теряются. Они прибегают к своему учебнику (rudiments), и тут-то их поражает, что леса, горы, овраги и реки не поддаются их мечтательным (теоретическим) планам, а напротив того, требуют, чтобы их планы подчинялись им».

Вышеприведенные два отзыва свидетельствуют, что для искусного ведения боя нужен врожденный талант. Человек, изучивший все правила войны, может оказаться очень не на своем месте в деле руководства сражением, но и талантливый человек, никогда не изучавший предстоящего ему дела, будет не на месте, и, разумеется; только соединение таланта с должными нравственными качествами, знанием и умением может дать то, что требует война.

194. Решение военных вопросов. Начальнику морских сил придется вырабатывать план действий и принимать решение. Полезно познакомиться, как на решение военных вопросов смотрели великие люди.

Нахимов говорил: «Ум хорошо-с, два лучше-с, ну и зови одного-с, а то накличут целую сотню, кричат, шумят-с, говорят вздор-с, потом закусят и разойдутся-с, позабыв зачем приходили-с. Для военных советов-с я раз навсегда болен-с!»... (З а п и с к и М е н ь к о в а, рукопись).

Слова адмирала Нахимова полны глубокого смысла. Действительно, собирание большого числа лиц пользы не приносит, а поговорить с одним толковым человеком — всегда полезно, ибо при разговоре с подходящим человеком даже свои мысли яснее обрисовываются. Кроме того, не худо выслушать, что скажет человек, который может быть беспри-

страстно взглянет на дело с другой точки. Далеко не каждый знающий человек подходит для делового совещания. Мы знаем много примеров людей весьма сведущих, которые не дают себе труда вникать в то, что им говорят, а ищут случая высказать свои мысли, иногда весьма светлые, но совершенно не относящиеся к разбираемому вопросу. Если же избранный человек соединяет в себе познания с желанием помочь выяснить вопрос, то совещание с ним может дать прекрасные результаты. На советах, в которых принимают участие многие лица, энергическая и талантливая мысль никогда не будет принята. Чаще всего на таких совещаниях, если председатель недостаточно талантлив, торжествуют советы, которые генерал Драгомиров называет «советами дюжинного благоразумия».

Жомини по этому поводу говорит:

«Что сделал бы военный совет, в котором Наполеон, как советник, предложил бы движение к Арколе, предначертание сражения при Риволи, движение через С. Бернард, движение к Ульму или произведенное им в Гере и Иене? Робкие нашли бы эти действия отважными до безрассудства; другие встретили бы тысячу затруднений для их выполнения; все бы их отвергли».

Клаузевиц (*Учение о войне*, стр. 6) дает следующее рассуждение, полное глубокого смысла:

«Людям, способным только на обыкновенное, все чрезвычайное кажется возможным только тогда, когда оно случится. Все великие предприятия, пока они не исполнены, всегда кажутся неосуществимыми тем, которые не способны на великие предприятия. Люди, делавшие великие предприятия, и отличаются от других тем, что прежде них видят их возможность».

Наполеон говорил (*Военные правила*, стр. 67):

«Долгие размышления, умствования и сборы советов кончаются, как это показывает нам история всех веков, выбором худшего решения, которое на войне всегда имеет характер малодушия или, если хотите, осторожности. Истинное благоразумие генерала состоит в энергической решимости».

Клаузевиц о советах в решительные минуты говорит:

«На войне большей частью дело заключается не в том, чтобы решаться на лучшее, а хоть на что-нибудь, лишь бы это что-нибудь было энергически приведено в исполнение».

Раканкур говорит: «Самое худшее, на что можно решиться на войне, это не решаться ни на что». «Нерешительность на войне, — замечает маршал Ней, — это самый капитальный недостаток в начальнике, в особенности в минуту сближения с неприятелем. Не теряя напрасно времени на долгое обсуждение, следует тотчас же принять какое-либо решение».

Генерал Леер (П о л о ж и т е л ь н а я с т р а т е г и я, стр. 11) пишет:

«Изучение данных, на которых должен быть построен план, должно быть делом настойчивой, продолжительной работы, самого тщательного наблюдения, анализа и совещания многих лиц, но построение самого плана на основании уже известных данных, т. е. принятие известного решения, должно быть делом мгновенной работы одной головы».

Наполеон сказал:

«Предприятие уже хорошо соображено, если $^{2}/_{3}$ шансов отнесено на долю расчета, а $^{1}/_{3}$ на долю случайностей. Тот, кто желал бы ничего не предоставлять случаю на войне, тому можно дать совет ровно ничего не предпринимать». Разбирая тот же вопрос, Фридрих приходит к тому же заключению: «На войне, — говорит он, — необходимы искусство и счастье. Встречаются, продолжает он далее, такие несчастные события, в которых весь запас человеческой предусмотрительности и самый основательный расчет оказываются бесплодными. Таким образом война, не являясь делом строгого математического расчета, получает в большей или меньшей степени в зависимости от таланта лиц, руководящих действиями, характер игры, или, правильнее, ведение войны — это своего рода теория вероятности».

Клаузевиц пишет (стр. 8):

«При выборе операций для данного случая и вообще мер, к коим можно прибегнуть, всегда приходится решаться или на более смелые, или на более осторожные. Есть люди, воображающие, будто теория всегда советует самые осторожные решения, но это ложно. Если бы теория что-либо советовала, то, конечно, самые решительные и, следовательно, самые отважные действия, как свойственные самой природе войны. Но теория предоставляет каждому полководцу действовать в меру своей отваги, своего духа предприимчивости и своей веры в себя. А потому избирайте в меру этой внутренней силы, но не забывайте, что в е л и к и м и д е л а л и с ь т о л ь к о п о л к о в о д ц ы, у м е в ш и е д е р з а т ь».

Все вышеприведенные выборки показывают, что начальник должен всегда смело решаться и затем энергично приводить свое решение в исполнение. Надо помнить при этом слова Клаузевица (стр. 54), что настоящее всегда производит на слабые души впечатление несравненно сильнейшее, чем будущее, даже самое близкое. «Самый обыкновенный источник ошибок человеческих тот, что люди слишком пугаются настоящего и недостаточно будущего».

При всяком решении вопроса надо помнить лишь о деле, смело брать на себя ответственность за свои поступки и руководствоваться собственным здравым смыслом, принимая во внимание обстановку. Наполеон сказал, что на войне обстановка повелевает. Решение по здравому смыслу дает наибольший шанс на успех.

195. Перед выходом в море или перед боем адмирал должен собрать к себе всех командиров. Это полезно не для того, чтобы с ними совещаться, а чтобы личным разговором поддержать в командирах должную энергию и уверенность в успехе. Круговая порука и взаимопомощь на флоте заключаются именно в том, чтобы каждый был уверен в том, что во всех углах поля сражения все дружно дерутся и полны желания разбить неприятеля.

196. Напряжение всех сил для одержания победы. Все авторитеты сходятся в том, что надо напрягать все силы для того, чтобы выиграть сражение. Никогда не надо пренебрегать каким-нибудь средством, которое могло бы увеличить шанс на успех, и стремиться к тому, чтобы наличие средств значительно превосходило кажущуюся потребность в них. Совет этот не следует понимать в том смысле, что не начинать ничего с малыми средствами, но если, начиная дело, возможно подкрепить свои силы прибавкой того или другого отряда или корабля, то, разумеется, это полезно сделать.

Клаузевиц (Учение о войне, стр. 37) говорит:

«Первый и важнейший принцип, который нужно себе поставить, чтобы достигнуть этих целей, — это напрягать все силы, какие только есть, до последней крайности. Всякое ослабление усилий отдаляет достижение цели. Даже если бы успех был довольно вероятен, было бы в высшей степени неблагоразумно не напрячь наибольших усилий, дабы его сделать вполне верным».

Наполеон (Военные правила, стр. 37) говорит: «Желая дать сражение, должно поставить за непременное правило собрать все свои войска и не пренебрегать никаким отрядом: иногда один батальон решает участь сражения». Он говорил также, что ему никогда не казалось перед сражением, что у него чересчур много войск, и он всегда стягивал к себе все, что мог.

Наполеону также принадлежит правило, что вся задача полководца сводится к тому, чтобы рассеивать свою армию для продовольствия и маршей и соединять ее для сражения: «Se diviser pour vivre et se reunir pour combattre».

197. Составление эскадры. По этому вопросу существуют разные взгляды. Большинство считает, что боевая эскадра должна состоять из броненосцев, которые в силу этого называются эскадренными броненосцами. В прежнее время линия состояла из кораблей, и надо думать, что вышеприведенный взгляд обязан прежде сложившимся правилам, по которым фрегаты и другие малого размера суда не включались в линию баталии, а держались в стороне. Прежний взгляд при тех условиях, которые были в то время, нельзя не считать правильным, ибо величина определяла силу. Корабль во всякое время был сильнее фрегата, а потому не было никаких оснований вставить в середину линии фрегат и тем заведомо ослабить одну часть ее. По отношению к судам малого размера, как минные крейсера и миноносцы, взгляд этот и по настоящее время верен; что же касается больших океанских крейсеров, то является вопрос, как применить их к делу в эскадренном сражении. В прежнее старое время крейсерами считались фрегаты и другие малые суда, а теперь многие крейсера по водоизмещению подходят к броненосцам.

Название крейсер мы считаем узким, ибо под словом крейсер надо подразумевать судно, несущее специально крейсерскую службу, тогда как эти суда, по нашему мнению, могут с успехом принимать участие в артиллерийском бою. Мы полагаем, что правильнее делить суда на броненосные, полуброненосные и неброненосные. К первым причисляются суда, у коих вертикальной броней прикрыты ватерлиния и часть пушек; ко вторым — суда, у которых пушки не прикрыты броней, и к третьим — суда без вертикальной брони, но с карапасной палубой, прикрывающей машину, котлы и прочие жизненные части ниже ватерлинии. Такую номенклатуру мы и примем.

Если образовать из неброненосных судов отдельный отряд, то мы получим возможность извлекать пользу из их большого хода, но вместе с сим явится усложнение по управлению общими силами. Предположим, что командующий эскадрой сам поведет в дело эскадру броненосцев, а следующий по нем адмирал поведет крейсера. Надо или предоставить младшему адмиралу полную свободу действий, или, предоставляя ему свободу в деталях, указывать главную цель, или же сигналами руководить действиями отряда крейсеров полностью. Полагаем, что дым и другие причины очень затруднят сигналопроизводство в бою, и может случиться, что начальник эскадры будет не в состоянии передать своевременно своих приказаний начальнику отряда, посему в случае, когда крейсера будут составлять отдельный отряд, начальнику его должна быть предоставлена полная свобода. Он должен, следя за действиями начальника эскадры, догадываться о его намерениях и так располагать действиями своего отряда, чтобы он стремился к той же цели, не мешая действию броненосных судов.

Как бы однако ни был искусен начальник отряда, все-таки есть опасение, что он будет стеснять действие эскадры и что начальник эскадры в некоторых случаях будет отказываться от таких движений, которые, по его мнению, могут повести к встрече с отрядом. Нет ничего труднее, как маневрировать даже с одним кораблем в таком месте, где другой корабль также свободно маневрирует. Тот, кто в этом сомневается, пусть поставит неподалеку один от другого два пловучих щита и предоставит двум кораблям свободно маневрировать около этих двух щитов. Командиры обоих маневрирующих судов будут в большом затруднении, оба они выпустят из виду главную цель и будут заботиться лишь об одном, как бы им не столкнуться. Во избежание таких неудобств не лучше ли будет поставить все неброненосные суда в конце общей кильватерной колонны, и тогда они совершенно не будут мешать движению, а когда потребуется их отделить для преследования убегающих неприятельских судов или для других надобностей, то можно сделать это распоряжение сигналом. Мы лично склонны думать, что будет удобнее перед началом боя неброненосные суда иметь в общей кильватерной колонне.

198. Выбор строя. По этому вопросу высказано было очень много, и разновременно существовали разные взгляды. Такти-

ка древних, употреблявших в дело таран, состояла в том, чтобы атаковать неприятеля фронтом. Когда таран был упразднен и морской бой стал решаться исключительно действием артиллерии, то корабли для боя стали строить в линию кильватера. Введение пара не изменило понятия о строе для боя, но успехи, достигнутые тараном Merrimak, заставили вновь предпочесть строй фронта. Затем явился строй клина, и адмирал Тегетгоф повел свою эскадру в бой при Лиссе в строе клина, который в сущности похож на строй фронта с упавшими назад флангами. Противник Тегетгофа, адмирал Персано имел свой флот построенным в линию кильватера, и хотя в самом начале сражения строки были нарушены и произошла общая свалка, тем не менее многие говорили, что итальянцы проиграли сражение, вследствие неправильно выбранного строя. Мнение это неосновательно.

Адмирал Ито в сражении при Ялу разделил свою эскадру на два отряда, и каждый отряд был в строе кильватера. Сигнал, которым адмирал Ито указал действия второму отряду, был понят ошибочно, что отчасти подтверждает высказанное нами мнение о том, что на сигналы в бою трудно рассчитывать. Какие соображения заставили адмирала Ито построиться в линию кильватера, мы не знаем, но полагаем, что он руководился той мыслью, что надеяться на успешное сигналопроизводство невозможно, а единственный строй, в котором можно управляться без сигналов, есть кильватерная колонна. Мотив этот весьма веский, и какие бы преимущества остальные строи не имели, все-таки строй кильватера останется самым практичным и удобным для боя. Мы не видим, как адмирал будет руководить сражением, если эскадра его построена в какой-нибудь другой строй, кроме кильватера. Перестроения делаются сигналами, и перед сражением можно делать всякие эволюции; во время сражения сигналы тоже возможны, но лишь те, разбор которых не столь спешен и не столь важен. Если какое-нибудь из судов не разберет общего обыкновенного сигнала, то это не поведет к катастрофе, и сигнал можно спустить, если даже не все его разобрали. Напротив, эволюционные сигналы надо выдерживать, пока все не ответят, иначе может произойти столкновение судов с гибельными последствиями.

На основании всего сказанного выше мы пришли к тому убеждению, что единственный строй, в котором эскадру боль-

ших судов можно вести в бой и движениями которой можно руководить во время боя, есть кильватер. Строй этот, помимо своего главного преимущества, имеет и другие немаловажные качества:

а) Артиллерия на судах вообще располагается так, что наибольшая сила огня по бортам, а наименьшая по носу и по корме. В строе кильватера свои суда будут находиться по носу и по корме, а борта с наибольшей силой огня будут совершенно свободными для действия артиллерией по неприятелю.

б) В кильватерной колонне меньше шансов открыть стрельбу по своим кораблям, что составляет немалое преимущество в бою.

в) Идя в кильватерной колонне, легче сохранять равнение, и командир будет менее отвлечен к этому делу, так что ему представится больше возможности руководить действием артиллерии и мин своего корабля.

г) Судно, идущее в кильватер за другим, защищает своего переднего мателота от таранного удара тем, что имеет полную возможность само нанести таранный удар тому судну, которое протаранило его переднего мателота. Положение это почти не нуждается в доказательстве. Таранящее судно после таранного удара потеряет свой ход на довольно продолжительное время, тогда как заднему мателоту требуется всего лишь одна минута времени, чтобы при 12 узлах хода пробежать промежуток в 200 саж. Таким образом всякий корабль, увидевший, что передний его мателот протаранен, должен, не колеблясь ни секунды, направить так свой курс, чтобы из двух сцепившихся кораблей протаранить неприятельский.

Прорезывание кильватерной колонны, идущей с промежутками 200 саж. (считая между центрами судов), есть маневр весьма рискованный. Если прорезывающий нанесет таранный удар одному из наших судов, то он линии не прорежет, а за свой таранный удар должен получить такой же от следующего нашего корабля. Если же прорезывающему кораблю удастся вскочить в промежуток между двумя судами, то он подвергается большому риску быть протараненным. Пространство между кораблями при промежутках в два кабельтова едва равняется двум длинам корабля, и, следовательно, если корабль, у которого он хочет пройти перед носом, даст пол-

ный ход и немножко изменит курс, то он имеет все шансы протаранить.

199. Место начальника эскадры в кильватерной колонне. В парусное время морской этикет требовал, чтобы вице-адмирал имел свой флаг на трехдечном корабле. Полный адмирал, разумеется, тоже брал для себя трехдечный корабль. Обыкновенно адмирал был во главе линии, но иногда он оставался в центре. У современного флота, если адмирал желает воспользоваться выгодами кильватерной колонны и руководить действиями своей эскадры без сигналов, то он должен поместиться во главе колонны. Многие думают, что адмирал должен избрать для себя наилучше забронированный корабль, который легче переносил бы действие неприятельской артиллерии. Нет сомнения, что неприятель направит на адмиральский корабль больше огня, чем на другие корабли, и потому взгляд, что адмиральский корабль должен быть наиболее забронирован, есть взгляд правильный, но можно посмотреть на предмет и с другой точки зрения.

Не будет ли практичнее адмиралу сесть на быстроходный миноносец или минный крейсер и с этим небольшим кораблем стать во главе линии? От корабля этого потребуется лишь одно условие, чтобы у него были достаточно высокие мачты для сигналов большими флагами. В смысле личной безопасности для адмирала разницы большой нет, ибо адмиралу неудобно находиться в броневой башне, откуда ничего не видно, а раз он не в башне, то, следовательно, броня броненосца для него никакого прикрытия не представляет.

Выгоды, которые достигаются положением адмирала на легком корабле, следующие:

а) Адмирал может во всякую минуту, подняв условный флаг, выйти несколько из строя и осмотреть свою линию.

б) Флагманский корабль по его малому размеру не получит столько пробоин, сколько большой корабль, и, следовательно, адмирал будет находиться в относительно большем спокойствии на малом корабле, чем на большом.

в) Если выбранный адмиралом корабль будет мелкосидящий, то он в силу своего углубления обеспечен от потопления миной.

г) На малом корабле меньше артиллерии, и, следовательно, стрельба своего судна будет меньше стеснять адмирала на малом корабле, чем на большом.

д) Если неприятель направит усиленный огонь на адмиральский корабль, который для артиллерийского боя на большой дистанции почти не представляет никакой силы, то этим ослабится огонь по головному броненосцу, что представляет немало выгод.

е) Если неприятель пренебрежет адмиральским кораблем и направит весь огонь на головной броненосец и этот последний будет выведен из строя, то замешательства не последует, ибо адмирал останется в голове линии.

ж) В случае адмирал пожелает повернуть всю эскадру сразу на 16 R, то концевой сделается головным, а адмирал, пользуясь своим большим преимуществом в ходе, в короткий срок перейдет на свое новое место и опять поведет линию. Он может направиться к своему новому месту в момент подъема сигнала; тогда сигнал будет удобно разобран, и адмирал может спустить сигнал с таким расчетом, чтобы быть как раз на своем месте во главе колонны к моменту окончания поворота всеми судами.

з) Если адмиральский корабль будет сильно избит, то адмирал обязан перенести свой флаг на другой корабль, что, разумеется, сделать гораздо легче, пересаживаясь с одного маленького корабля на другой, чем с большого на большой.

В силу всех перечисленных выше соображений мы лично склонны думать, что в некоторых случаях адмирал не сделает промаха, перенеся перед боем свой флаг на маленький подвижной корабль. Если он имеет действительно в бою намерение сделать это, то должен практиковать и в мирное время.

200. Употребление семафора для важнейших сигналов. Адмирал, на чем бы ни сидел, должен иметь возможность некоторые главнейшие сигналы сделать с самый кратчайший срок и таким способом, чтобы при всяких условиях сигнал мог быть скоро и точно разобран.

Мачтовые семафоры могут быть полезны в этом отношении; они, кроме передачи всяких фраз по обыкновенной буквенной азбуке, дают возможность весьма быстро делать различные условные сигналы. Для сделания сигнала флагами требуется гораздо больше времени, чем для постановки семафорных крыльев на известное положение. Кроме того, и разбор флагов продолжительнее, чем разбор одного семафорного знака, а потому весьма важно выбрать наиважнейшие боевые сигналы и обозначить их семафорными знаками. Когда ин-

декс поставлен горизонтально, то это обозначает обыкновенный семафорный сигнал, а когда индекс поставлен в верхнее или нижнее косое положение, то это должно обозначать условный боевой сигнал. Таких сигналов на семафоре можно сделать 56, и весьма важно, чтобы сигналы были выбраны наиважнейшие и чтобы каждый сигнал сопровождался точной и ясной инструкцией, что по нем должны делать корабли.

201. Боевой порядок эскадры нам представляется в следующем виде. Все большие суда — в линии кильватера, причем суда быстроходные составляют одну часть строя, скажем первый отряд, а суда средней скорости — 2-ю часть (второй отряд). Полагаем, что суда лучше делить по скорости хода, а не по силе артиллерии и толщине брони. Суда водоизмещением менее 1000 *т* несут репетичную службу и держатся с той стороны колонны, которая противоположна неприятелю. Судам этим должно быть разрешено пересекать линию эскадры так, чтобы они могли переходить с одной стороны на другую без затруднения. Миноносцы составляют отдельный отряд и перед боем держатся в стороне, противоположной неприятелю, атакуя последнего согласно имеемой ими на этот предмет от адмирала инструкции.

Корабль, который будет так подбит, что не может иметь хода, позволяющего ему держаться в линии, выходит из строя и при нем остаются два миноносца для его защиты.

202. Общая свалка. Многие полагают, что эскадра может оставаться в строю лишь до вступления в бой, а затем, когда враждебные эскадры сцепятся, произойдет общая свалка, в которой будут одиночные бои противников, без общего плана и руководства. Нам представляется такой порядок нерациональным, ибо движения каждого корабля будут очень стеснены движениями других своих кораблей. Мы уже упомянули, как трудно маневрировать в районе действия другого корабля, намерения которого нам неизвестны. В этом отношении корабль своей нации более стесняет, чем корабль противника, а потому желательно избежать общей свалки, ибо возможен случай, что строй будет нарушен, если враждебные эскадры сойдутся на пистолетный выстрел.

Нам представляется, что должно быть правило, согласно которому корабль или корабли, вышедшие из строя кильватера, должны возможно скорее стремиться занять место в строю без соблюдения порядка номеров. Представим себе,

что после встречи двух эскадр все корабли, чтобы уклониться от таранных ударов или мин, должны были выйти из строя кильватера, который таким образом совершенно нарушился. Командир каждого корабля лишь только увидит, что он свободен в маневрировании, должен тотчас же повернуть к своему адмиральскому кораблю и стараться вступить в кильватер ему или другим кораблям, которые это уже успели сделать. Это вновь приведет эскадру к построению, причем суда перестанут друг другу мешать маневрировать, не будут заслонять один другого для действия артиллерии, а главное, адмирал получит возможность взять вновь в свои руки управление эскадрою для целесообразной атаки известной части неприятельских сил.

Надо помнить правило Нельсона, заключающееся в его инструкции перед Трафальгарским боем, — смотреть на своих флагманов, как на пункты соединения.

203. Выбор предмета действия артиллерии. При выборе предмета действия артиллерии надо иметь в виду прежде всего, что самое главное — это попасть в противника, а потому надо стрелять в тот корабль, в который легче попасть, т. е. ближайший. Если мы будем пренебрегать этим правилом, то рискуем не получить никаких результатов от нашей стрельбы. К этому надо присовокупить, что и пробивное действие артиллерии на близкой дистанции больше. С той же целью надо направить огонь на группу судов, если почему-нибудь суда противника сблизятся между собой. Надо однако думать, что одно судно на близкой дистанции лучше, чем группы судов на большой.

Кроме главных соображений относительно предмета действия, есть еще второстепенные. Так, например, полезно усиливать огонь по головному кораблю или по адмиральскому. В смысле разрушительности выгодно стрелять по кораблю, который повернут к нам лагом или носом. Стрельба по броненосцам, которые повернуты по диагонали, не так выгодна. Главной же заботой при выборе предмета цели должно быть облегчение попадания.

204. Можно ли неприятеля ставить в два огня. В прежнее время было принято ставить неприятеля в два огня, что должно было часто вести к стрельбе по своим собственным судам. Нельсон упоминает в своей инструкции перед Трафальгарским боем, что «ядра могут срывать мачты и реи и

своих судов и чужих». Должно быть это явление было заурядное. Является вопрос, следует ли в эскадренном сравнении и теперь ставить неприятеля в два огня, не стесняясь, что часть снарядов будет попадать в свои суда? Техника с тех пор изменилась в том отношении, что современные снаряды продолговаты, а потому и вследствие вращения на своей оси они рикошетируют неправильно, тогда как прежние круглые ядра рикошетировали совершенно правильно, что говорит не в пользу постановки неприятеля в два огня в настоящее время.

Есть еще одна перемена, а именно: введение разрывных снарядов. Если на судах мы стреляем исключительно снаряженными снарядами и имеем такие трубки, при которых снаряд разрывается при прикосновении к воде, то рикошетов совершенно не получим. В этих условиях, поставив противника в два огня и держась от него на расстоянии 10 кабельтовых, мы почти не рискуем попасть в свой же корабль.

Если дело касается только двух наших кораблей, действующих против одного противника, то им выгоднее держаться с одной стороны этого противника. Все рассуждения о постановке противника в два огня относятся, как сказано выше, до действия эскадр.

205. О промежутках между кораблями. Для артиллерийского боя весьма важно иметь тесные промежутки между кораблями. Это усиливает огонь линии и дает преимущество над неприятелем с растянутыми промежутками. Малые промежутки имеют однако же и свою невыгоду, ибо является больше риска столкновений между своими судами. Обыкновенно в настоящее время корабли ходят с промежутками в два кабельтова, считая между центрами судов, и нам казалось бы, что такие промежутки не худо сохранить и во время боя, так как они практичны и к ним личный состав привык.

206. Следует ли строго держаться кильватера? Обыкновенно принято держаться точно в кильватере головного корабля, но при этом сигналы его уже на третьем корабле разбирать трудно, а на пятом почти невозможно. Держась строго в кильватере, мы придаем большую стройность всяким перестроениям, но иногда судам полезно умышленно выходить из строя кильватера, чтобы открыть себе возможность действовать артиллерией. Если признать такой выход из кильватера правильным, то следует ограничить его некоторыми преде-

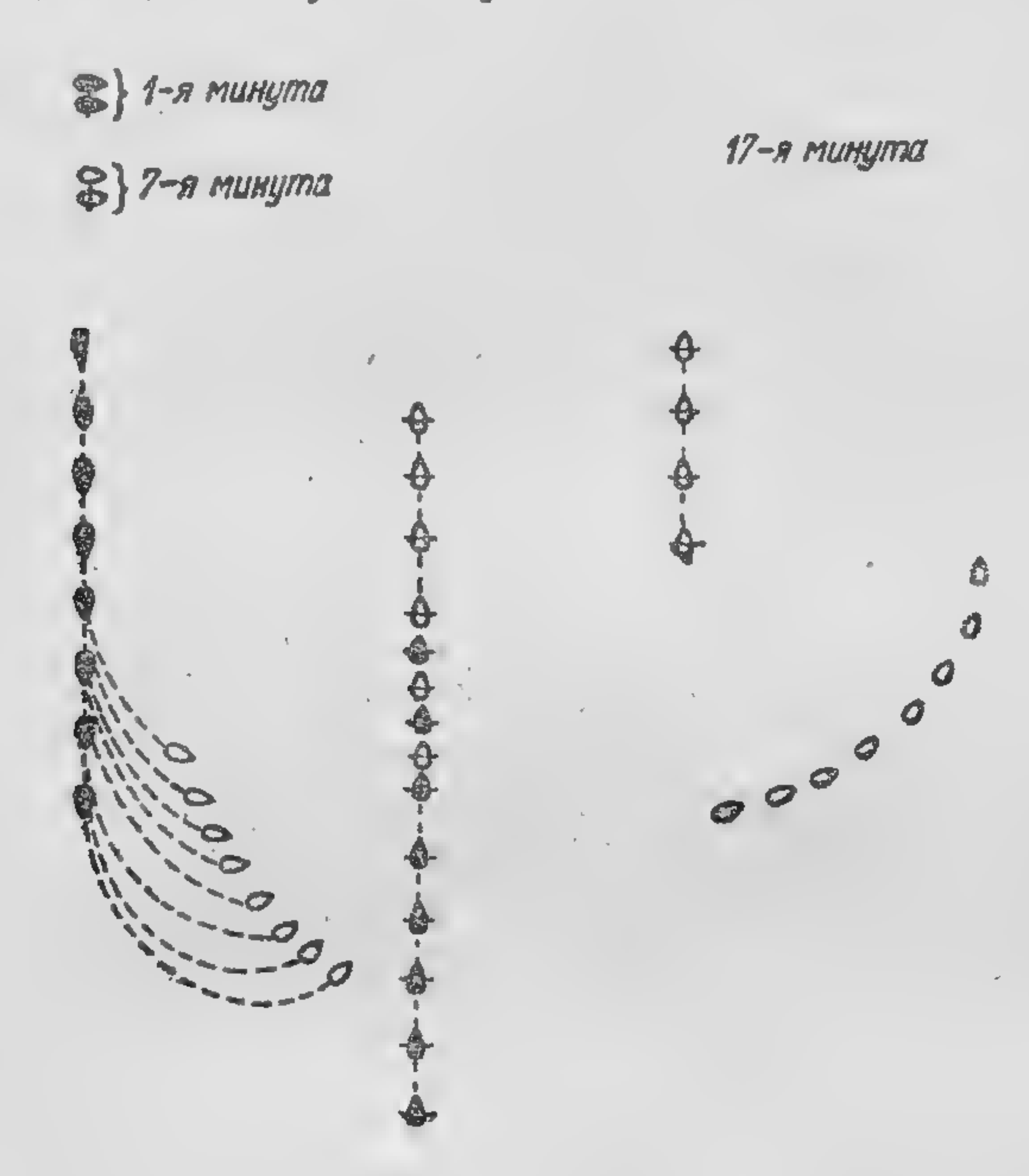
лами и указать, какому судну и в какую сторону отклониться. Предположим, что эскадра идет навстречу неприятельской эскадре, правя прямо на нее; тогда второй от головного получает право отклониться на одну свою ширину вправо, третий настолько же влево, четвертый на две ширины вправо, пятый на столько же влево, шестой идет совсем в кильватер, седьмой правит так, как второй, и т. д. Это распределение судов дает возможность первым пяти кораблям видеть противника и стрелять по нем, а также оно уменьшит шансы попадания неприятельских снарядов. Если корабль отстал, то при каждом повороте он должен итти сокращенным путем, а не в кильватер, дабы возможно скорее вступить в свое место.

207. *Охватывание конца неприятельской колонны.* Маневрирование эскадры для артиллерийского боя должно быть таково, чтобы иметь преимущество в силе над некоторой частью атакуемой эскадры. С этой целью полезно сосредоточить свои силы или на голове неприятельской колонны, или на ее хвосте, или на одном из флангов, если неприятель находится в строю фронта. Это можно исполнить последовательным поворотом своей колонны, но сосредоточение сил в некоторых случаях достигнется еще большее, если каждый из кораблей в известный момент начнет держать концевого на курсовом угле. Ниже сего дается описание этого маневра, который нам удалось несколько раз проверить на практических занятиях мирного времени.

Предположим две враждебные эскадры, идущие противоположными курсами (рис. 25). Головной корабль нашей эскадры, увидев концевой неприятельской колонны на 45° от своего курса, начинает склоняться в сторону его настолько, чтобы все время держать концевого неприятельской колонны на этом курсовом угле. Следующий после головного корабль делает то же по отношению к неприятельскому концевому и посему пойдет не в кильватер головного своей колонны, а по дуге несколько меньшего радиуса. Третий от головного пойдет по дуге меньшей, чем второй, и т. д.

При исполнении этой эволюции курс каждого судна обозначается курсовым углом, проходимое же расстояние различно. Так, при первоначальном расстоянии между колоннами в 10 кабельтовых, между судами 2 кабельтова, при первоначальном ходе обеих колонн в 10 узлов, если головной даст

ход, соответствующий ходу на повороте в 12 узлов, то второму надо иметь ход 11 узлов, третьему — 10, четвертому — $9^1/_4$, пятому — $8^1/_2$, шестому — $7^3/_4$, седьмому — 7, восьмому — $6^1/_2$ и девятому — 6 узлов.



Гис. 25. Охватывание конца неприятельской колонны.

Ход этот надо дать в момент начала поворота головным кораблем, и при нем на повороте промежуток уменьшится с 2 кабельтовых до $1^1/_2$, что выгодно в смысле усиления огня на неприятельский арьергард.

Посему надо держаться относительно хода следующего правила: с началом поворота головного корабля все корабли изменяют свой ход:

Головной увеличивает ход на	20%
второй корабль увеличивает ход на	10%
третий держит тот же ход	
четвертый уменьшает ход на	7%
пятый „ „ „	15%
шестой „ „	23%

Так как на повороте не все суда одинаково теряют свой ход, и при меньшем расстоянии между колоннами разность скоростей будет больше, то каждый корабль наблюдает, чтобы быть от переднего мателота не менее как на 1½ кабельтова на курсовом угле около 35°. Каждый корабль наблюдает за своим передним мателотом и ответствен за столкновение с ним. С началом этой эволюции все корабли сосредоточивают свой огонь на концевом и ближайших к нему кораблях.

Когда неприятельская линия будет совершенно обойдена, то головной отводит руль так, чтобы быть на расстоянии выгодного артиллерийского боя. Остальные корабли постепенно вступают в кильватер головному, и каждый корабль прибавляет ход лишь только заметит, что промежуток до его переднего мателота начал увеличиваться.

Если желают пройти от концевого неприятельского корабля в более близком расстоянии, то все исполняется, как в предыдущем сигнале, с той лишь разницей, что на курсовом угле держат не концевой неприятельский корабль, а второй с конца. В случае, если концевой при этом окажется не в угле обстрела бортовых орудий, по нем стреляют из погонных пушек. По миновании линии неприятельских судов концевой неприятельский корабль будет в обстреле всей артиллерии.

Что должна сделать неприятельская эскадра, когда ее арьергард будет атакован, как указано в сигнале? Ей лучше всего самой сделать тот же маневр и атаковать арьергард нападающей эскадры. Она также может сделать всеми судами вдруг поворот на известное число румбов и перейти в атаку или вообще занять более выгодное положение. Если эскадра повернет на 12 R от неприятеля, то головной должен отвести руль своевременно и лечь курсом, параллельным с неприятельским концевым. Остальные суда должны в этом случае считать себя во время маневра вышедшими из строя кильватера и вновь вступить в кильватер.

208. Охватывание фланга неприятеля. Положим, что наша эскадра находится в строю кильватера и усматривает неприятельскую эскадру в строю фронта (рис. 26) и что головной находится от неприятеля в 40 кабельтовых. Если в это время он начнет держать правофлангового неприятельской эскадры под углом 55°, то в продолжение всего сближения как он, так и несколько кораблей, следующих за ним, будут в состоянии действовать по правофланговому и ближайшим к нему кораблям всей бортовой артиллерией. Через 11 минут голов-

ной корабль минует линию фронта противника, и эскадры будут находиться в положении представленном на том же рис. 26.

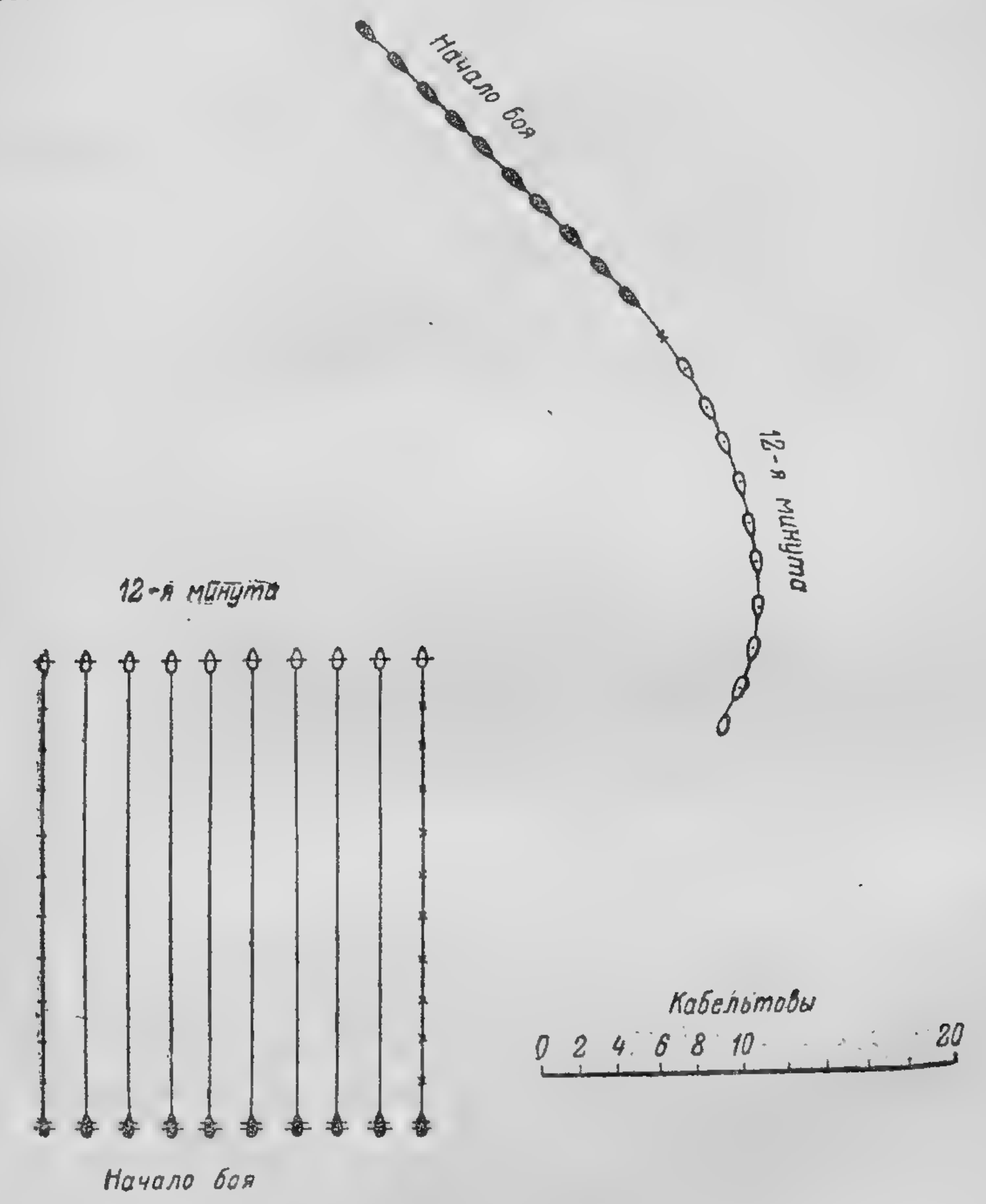


Рис. 26. Охватывание фланга.

Во все время этого маневра положение наших судов выгоднее, чем неприятельских, ибо они пользуются всей бортовой артиллерией и имеют часть эскадры противника на близкой дистанции, тогда как по ним с близкой дистанции стреляют лишь правофланговые суда. В особенности благоприят-

ный момент для стрельбы будет для каждого корабля тогда, когда он проходит линию неприятельских судов. Имея в виду, что рикошеты уклоняются вправо, в случае стрельбы неразрывными снарядами благоприятный момент наступит, не доходя несколько линии судов.

Каждый корабль, приближаясь к линии фронта, имеет весьма благоприятную минуту для выпуска мины на дальнее расстояние. Надо, чтобы мина пошла параллельно фронту неприятельских судов, и тогда, если она не попадает в одно судно, может попасть в другое. Если бы неприятель даже и заметил выпуск мин с нашей эскадры, то повернуть свои суда он может лишь по сигналу, а на это требуется большое время. Нет сомнения, что и противник может выпускать свои мины, но если он желает, чтобы они шли на дальнее расстояние, то надо поставить их на малый ход, а в таком случае стрельба перед носом своих судов в линии фронта невозможна. Вообще, в линии фронта стрельба из бортовых аппаратов впереди траверза должна считаться опасной для своих судов.

Придя в то положение, в котором находится эскадра в конце 11-й минуты, надо или повернуть всем вдруг на 16 R вправо (рис. 27), или продолжать итти, не изменяя курса, так, чтобы отойти от эскадры. По нашему мнению, будет правильнее повернуть на 16 R вправо и остаться в кильватерной колонне, взяв постепенно курс, параллельный неприятелю, и усиливая огонь на ближайшие к нам корабли.

Поворачивание эскадры на 16 R вдруг, в то время когда она расположена по дуге круга, требует от командиров некоторой бдительности, ибо суда на повороте сблизятся. Для избежания опасности всякий корабль начинает поворот лишь тогда, когда заметит, что его задний мателот уже покатился, и каждый корабль должен считать себя ответственным за столкновение со своим задним мателотом. Мы предположим, что во все время маневра неприятель не меняет своего строя. Если бы он вдруг повернул всеми судами на 8 R влево, то нам следовало бы начать вышеописанный маневр охватывания концевых кораблей неприятельской колонны. Если неприятель повернет на 8 R вправо, то нам нужно лечь курсом, параллельным ему, стараясь, чтобы часть нашей колонны была впереди его головного. При этом мы не будем иметь выгод перед противником, но и не будем в невыгодном положении,

а если головной начнет склонять курс, то мы имеем возможность окружить кольцом головные корабли и усилить огонь по ним.

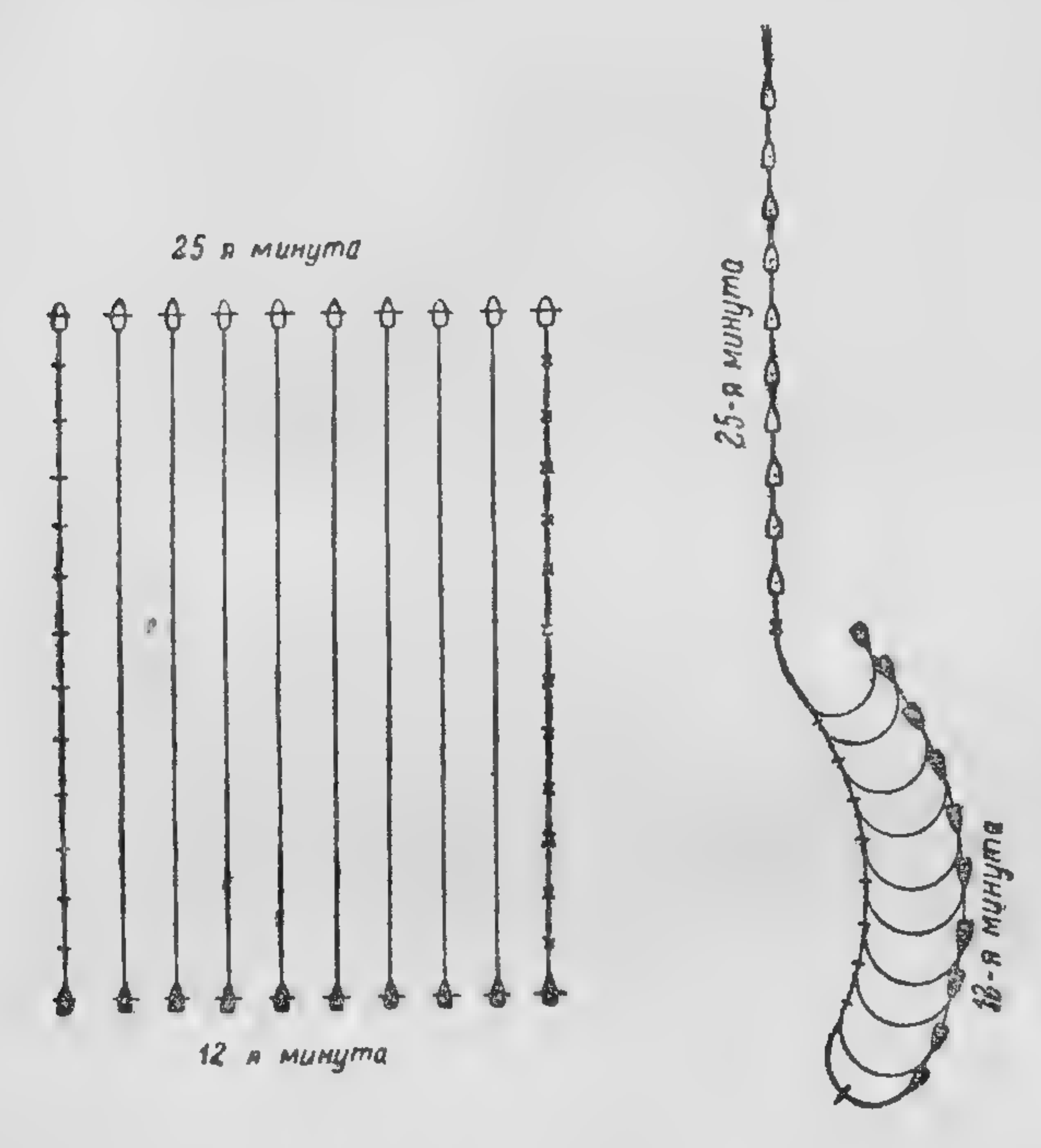


Рис. 27. Продолжение маневра.

209. Отрезывание части неприятельской эскадры. Предположим то же задание, как и прежде, т. е. что наш флот построен в кильватерную колонну, а противник в строю фронта, и что мы желаем отрезать часть его эскадры. При этом маневре наш головной корабль подвергается большому огню судов противника. Он должен привести третий с правого фланга неприятельский корабль на крамбол, и тогда он пройдет приблизительно между пятым и шестым кораблями (рис. 28). Отрезанным неприятельским кораблям нельзя будет остаться на том же курсе, ибо в линии фронта корабли не защищают друг друга от таранного удара, тогда как в линии кильватера они друг друга прикрывают. Если отрезанные корабли для избежания встречи с кильватерной колонной по-

вернут на 8 R вправо, то наша эскадра начнет атаку концевых кораблей по отношению к отрезанной группе.

Во всей этой комбинации, как сказано было выше, наши корабли подвергаются большому обстрелу противника, и вообще этот маневр далеко не так выгоден, как предыдущий.

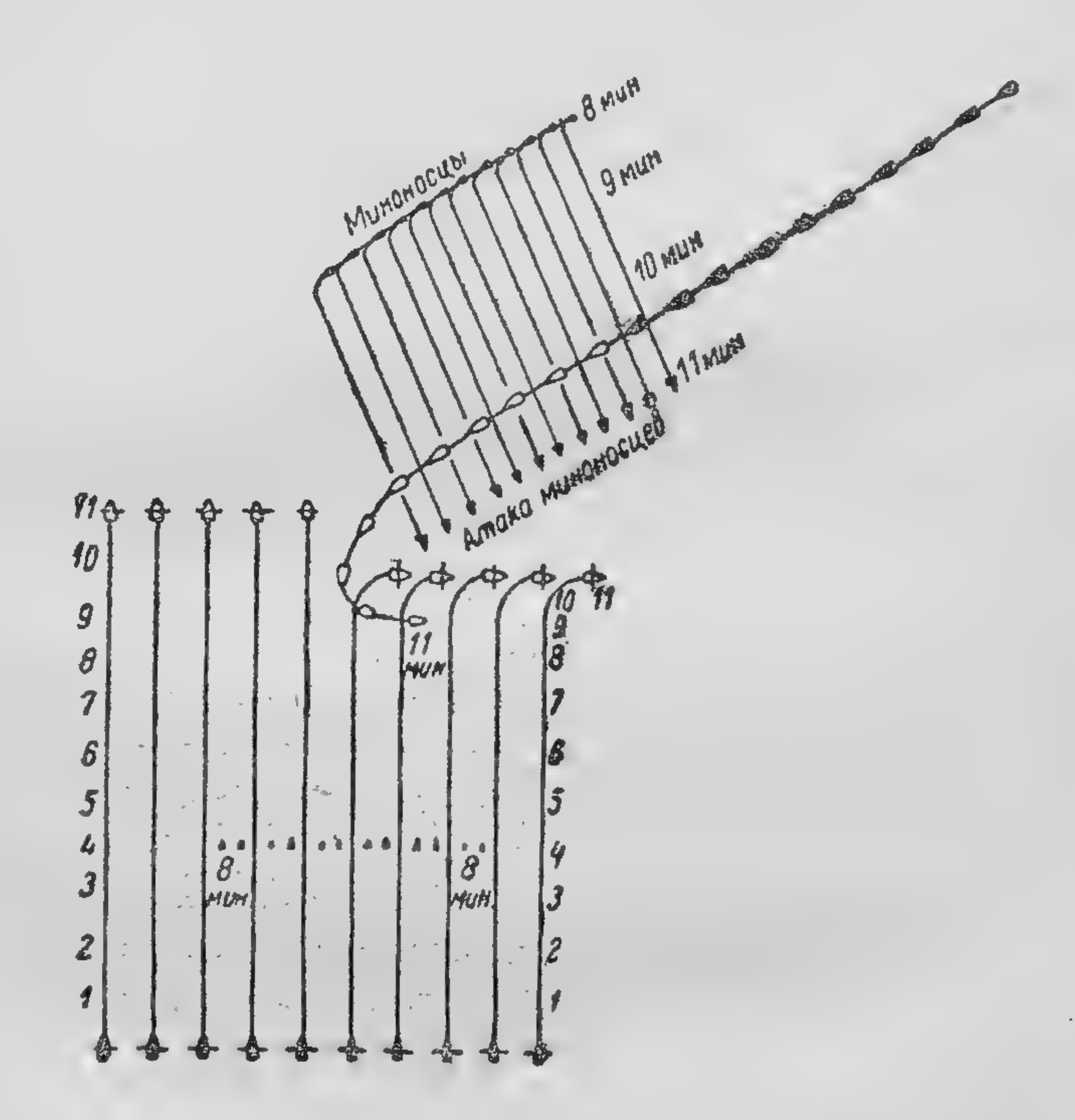


Рис. 28. Отрезание части неприятельской эскадры.

210. Охватывание неприятеля кольцом. Если мы имеем длинную кильватерную колонну, а силы неприятеля очень ограничены, или если вследствие потери в судах и других причин неприятель уменьшил ход и суда его сблизились, то весьма выгодно охватить его кольцом и постараться, чтобы не было такого большого промежутка, в который он мог бы устремиться. Заняв такое положение, мы будем в весьма выгодных условиях для артиллерийского боя. Неприятельские

суда не будут иметь места, чтобы в скором времени построиться в линию, и этим обстоятельством надо воспользоваться для усиления огня. Каждый неверный выстрел неприятеля будет пропадать даром, а некоторые из наших неверных выстрелов попадут в другие неприятельские суда. Кроме того, неприятельские суда, сбитые в кучу, будут мешать друг другу.

Тактика окруженного неприятеля должна состоять в том, чтобы образовать из себя внутреннее кольцо, в каком бы порядке номеров ни было. Для этого каждый корабль возможно скорее ложится курсом, параллельным противнику. Построившись в кильватерную колонну, противник должен стараться прорвать линию и выйти из внутреннего положения. С этой целью тот из окруженных кораблей, против которого находится наибольший промежуток неприятельского кольца, поднимает условный сигнал и устремляется в этот промежуток; остальные суда следуют за ним в кильватер. Перед кильватерной колонной со сжатыми промежутками наружное кольцо обязательно должно открыться.

211. Роль миноносцев в эскадренном бою может быть двоякая, а именно: нападение на неприятельские суда и отражение атак неприятельских миноносцев.

Отряд миноносцев должен иметь своего начальника, подле которого отряд и группируется. Если миноносцев много, то можно составить два или три отряда в 8 миноносцев каждый.

В артиллерийском бою на дальней дистанции миноносцы участия не принимают и должны держаться вне выстрелов неприятеля, однако же настолько близко к месту действия, чтобы быстро явиться при первой необходимости.

Некоторые полагают, что в бою миноносцам выгоднее держаться подле своих кораблей, прикрываясь их бортом. Так ли это? Не произойдет ли то, что миноносцы сзади кораблей будут скрыты в смысле видимости, но не от действия огня противника? Все те снаряды, которые разорвутся при ударе в верхние надстройки броненосцев, бросят свои осколки в то самое место, где находится миноносец, который, по нашему мнению, более безопасен в совершенно открытом месте. Надо избегать скученности, а суда, стоящие одно за другим, представляют именно скученность. Мы высказываемся против помещения миноносцев за большими судами.

Миноносцы легко прорезывают кильватерную линию, и, следовательно, они могут оставаться в отдалении, хотя бы и за линией своих судов до момента атаки. Когда сигнал к ата-

ке подан, то все миноносцы фронтом идут в атаку на часть неприятельской эскадры, стараясь иметь возможно больший ход и равняться по своему начальнику. Момент атаки должен обозначаться условным семафорным сигналом, и кроме того, должно быть заранее условлено, в которую сторону поворачивают миноносцы после выпуска своих мин. На миноносцах должны помнить, что их малая величина есть лучшая защита от неприятельских снарядов, что в них попасть очень трудно и что поэтому, выпустив одну мину, они имеют возможность, не торопясь, выпустить мину и из второго аппарата. Только выпустив мины из всех аппаратов, миноносец может считать свое дело оконченным и уходить в более безопасное от неприятельских снарядов место.

Можно однако же смотреть на миноносцы иначе и считать, что они должны ослабить неприятельскую эскадру ранее, чем мы с ней вступим в артиллерийский бой. Минная атака в этих условиях, разумеется, будет более трудной, и, вероятно, большее число миноносцев будет потеряно, но результатом может быть действительное ослабление неприятельской эскадры. Тактика эта будет основательна, в особенности при наличии качки или когда туман или дождь затрудняют видимость.

Предположим, что неприятель избрал именно такую тактику и что отряд его миноносцев идет впереди эскадры и бросается в атаку на нашу эскадру. Следует ли нам выслать свои миноносцы против их миноносцев или же защищаться от миноносцев своей артиллерией?

Вопрос этот может быть решен так: если есть возможность атаковать миноносцы на большом расстоянии от эскадры, то можно выслать или не выслать свои миноносцы по желанию; если же время не позволяет встретить их на большом расстоянии, то лучше своим миноносцам поскорее уйти за линию судов, чтобы не стеснять действия артиллерии своих судов. Такой маневр должен быть обозначен семафорным знаком.

Увидя атаку миноносцев, суда эскадры могут или повернуться одновременно кормой к отряду миноносцев, или остаться на старом курсе, или же повернуться на отряд миноносцев носом. Если время позволяет, то лучше всего повернуться кормой к отряду миноносцев, дабы выиграть время для расстреливания их. Если миноносцы близки и легче повернуться к ним носом, то следует это сделать, хотя этот

маневр гораздо хуже предыдущего. Если встречаются один на один корабль с миноносцем, то поворот носом на миноносец при нынешнем устройстве мин, вследствие остроты обводов судна, почти обеспечивает от взрыва. Когда же атака ведется несколькими миноносцами сразу, то поворачивание носом на один из них не мешает другим делать свои выстрелы при благоприятных условиях. То же будет в случае атаки миноносцами целой эскадры, и миноносцы должны выпускать свои мины по тем судам, которые не повернуты к ним носом. Оставаясь на прежнем курсе, можно или не менять хода и слепо довериться силе своей артиллерии, или же, переведя сразу все машины с полного переднего на полный задний, спустить сетевое заграждение.

Из всех вышеперечисленных маневров мы отдаем предпочтение поворачиванию к миноносцам кормой, если есть достаточно времени и эскадра может итти хорошим ходом. Если же отряд миноносцев близок, то самое лучшее дать задний ход и спустить сети. Маневр этот требует лишь двух минут времени, после которых все корабли будут стоять неподвижно, и сети должным образом распустятся. Этот маневр также должен быть обозначен семафорным знаком.

212. Нужен ли резерв. По нашему мнению, настоящий резерв в эскдренном бою иметь не следует, — он ослабит наши силы и даст воможность неприятелю бить пашу эскадру по частям. Лучше увеличить кильватерную колонну, и тогда, как было сказано выше, концевые корабли будут составлять как бы резерв для главной силы, которая примет более активное участие в бою.

213. Общие заключения об эскадренном сражении. Как было сказано в § 193, нет возможности дать точные указания, как вести эскадренные сражения. Многое зависит от образа действия противника, но в общем надо сказать, что следует стремиться к тому, чтобы превосходными силами обрушиться на некоторую часть эскадры противника и, уничтожив ее, заняться остальной частью.

214. Как надо оканчивать сражение? Результат эскадренного сражения будет полон только в том случае, если уничтожение неприятельских судов доведено до конца. Фридрих Великий о преследовании говорил: «ничего не сделано, пока что-нибудь остается сделать». Блюхер говорил, что во время преследования нет надобности итти целыми бригадами или батальонами; очевидно, что разбитый и бегущий неприятель

не представляет никакой силы. Нельсон говорил: «я готов пожертвовать половиной своей эскадры, чтобы уничтожить французскую». Он писал своей жене после сражения в Генуэзском заливе, что, «если бы из 11 бегущих неприятельских кораблей мы взяли 10 и упустили один, имея возможность взять его, я не назвал бы такого дня хорошим днем».

Из всего этого выходит неоспоримое правило о необходимости преследования и уничтожения разбитого неприятеля. Невзирая на собственные потери, надо продолжать атаку, пока неприятель не будет вполне уничтожен или не спустит флага. Выпустить из рук обитого неприятеля значит совершенно испортить результат победы, ибо как бы ни были велики потери его — материальные или в людях, все-таки судно прибудет в свой порт, исправится, и для флота противника потеря будет лишь временная.

Глава XIII

НОЧНАЯ МИННАЯ АТАКА

215. Историческая справка. Первые минные катера имели столь незначительный ход, что они не могли настичь никакой военный корабль, и минное вооружение их состояло из шестовых или буксирных мин, для действия которыми следовало подойти к самому борту неприятеля. Предполагались исключительно ночные минные атаки, и во время Американской междоусобной войны (1861—1864 гг.) было несколько удачных минных атак. Успех этот, вероятно, признавался случайным, ибо он не повел ни к минному вооружению паровых катеров на больших судах, ни к созданию типа миноноски.

Франко-германская война 1870—1871 гг. не дала ничего нового в этом деле, которое начало развиваться благодаря успехам паровых катеров в нашей войне с Турцией 1877 г. На Дунае русские моряки, несмотря на отсутствие боевых судов, делали все то, что требовалось условиями военных операций. При посредстве мин заграждения они стесняли, насколько требовалось, район действия военных турецких судов и при посредстве паровых катеров защищали линии мин и затрудняли действие неприятельского флота.

На Черном море автором были предложены приспособления для подъема и спуска паровых катеров с полным снаб-

жением и придумано для них минное вооружение, которое не затрудняло бы подъема и спуска. Пароход Великий князь Константин с приспособленными для подъема четырьмя паровыми катерами назначался для того, чтобы доставлять эти катера к любому неприятельскому порту, дабы они могли произвести ночную минную атаку и до рассвета вернуться к своему пароходу. Техническая часть подъема катеров была проста и настолько удобна, что все паровые катера с полным минным вооружением и снабжением, а также с парами в котлах, могли быть спущены сразу. На ученьях их спускали даже на 6 узлах хода; подъем производился поочередно, и по слабости лебедок следовало не иметь в катерах запасов угля. На практике сложился обычай, что перед подъемом после минных атак уголь выбрасывали за-борт, так что замедления в этом отношении не происходило. Подъем всех четырех катеров от команды «всех наверх» до команды «стоп тали» требовал 7 минут времени, и случалось исполнять его на значительном волнении.

Успехи минных катеров на Черном море и на Дунае дали толчок этому делу и вызвали в 1877 г. создание типа миноноски. Также начали стремиться к устройству на больших судах приспособлений для удобного подъема и спуска паровых катеров. Кроме того, в некоторых флотах заведены, по примеру парохода Великий князь Константин, но в большем масштабе, специальные транспортеры для перевозки миноносок.

216. Минная война в духе русского человека. Минная война походит на войну партизанскую, а таковая в духе русского человека. У нас может быть нехватает систематичности, как у других западных наций, но когда наступает война, русские умеют показать, что недостаток организации восполняется избытком инициативы частных начальников. Это именно то качество, которое признается неоцененным в войне миноносцами. Для пользования этим качеством необходимо должное развитие минного дела.

Под Севастополем широко высказалась частная инициатива, и она, а не что-либо другое, удержала союзников от занятия этого неукрепленного до войны, но сильного потом пункта. Во время Франко-германской войны французский флот стоял продолжительное время неподалеку от германских портов, и тем не менее даже мысль о минной атаке не зародилась. Говорят, будто в то время в германском флоте не

было мин, но у нас при объявлении войны Турции также не было мин; их стали изобретать, и первые мины состояли из боченков из-под солонины и томбуев, наполненных порохом. Также в Германии не было недостатка в паровых катерах и легких пароходах, а между тем мы в войне с Турцией брали, что было под рукой. Один из катеров, носивший громкое название Наварин и участвовавший во всех морских атаках, по размеру соответствовал 8-весельной шлюпке и имел один крошечный паровой цилиндр.

Объяснение этому надо искать в разности национального характера нашего соседа и нас. Наш сосед составил себе славу своей систематичностью и своим примерным приготовлением к войне. Нам же надо не пренебрегать ничем, что может дать на войне временная организация и в чем широко может проявиться дух инициативы частных начальников.

217. Названия миноносцев. В § 57 мы привели взгляд Наполеона на то, что такое главнокомандующий. Он сказал: «Не римская армия покорила галлов, а Цезарь; не карфагенская армия заставила Рим трепетать, а Аннибал», и т. д. Разумеется, от начальника и его способностей зависит очень многое, и вероятно эти соображения повели к тому, что в Севастополе бастионы были названы именами их командиров. Оборона Севастополя признана беспримерной, и, следовательно, мысль назвать бастионы именами командиров не худа. Петр Великий даже некоторые полки велел называть именами командиров. Потом он отменил это, но при Павле I указом 31 октября 1798 г. повелено полки именовать именами командиров и шефов. Оказалось однако же, что это непрактично, ибо полк есть крупная единица со своими боевыми традициями и перемена имен при перемене командиров нежелательна. Также мы полагаем, что было бы неуместно именовать корабли именами командиров.

Иное дело миноноска, и, по нашему мнению, было бы не худо, оставив им для материальной отчетности номера, в тактических и других упражнениях называть их фамилиями командиров. Миноноска имеет ту физиономию, которую имеет ее командир, и когда надо дать поручение, то прежде всего выбирается подходящий командир, а не подходящий миноносец. Также и при составлении пар, хотя и важно, чтобы миноноски подходили по своим качествам, но еще важнее, чтобы они в паре подходили по качествам командиров.

Мы полагаем, что миноноски следует называть именами командиров. Даже и теперь чаще бывает, что адмирал, отдавая приказание о сигнале миноноске, называет ее фамилией командира, а не номером: «Сигнал Яковлеву — быть головным». «Сигнал Сильману — принять депешу» и т. п.

218. Увеличение размера миноносок. Обыкновенное явление, замечаемое в последние годы, что размер кораблей каждого типа увеличивается, повторилось и с миноносками. От паровых катеров в 6 *т* перешли к миноноскам в 20 *т*, но потом стали строить миноноски типа Батум в 60 *т* и назвали их в отличие — миноносцами, а в настоящее время обыкновенный миноносец имеет водоизмещение около 100 *т*.

Увеличение миноносцев делалось по преимуществу для того, чтобы придать им бо́льшую скорость и бо́льший район действия, и если бы стоимость миноносцев разной величины была одинакова, то такую перемену можно было бы назвать вполне рациональной, но так как на стоимость одного большого миноносца можно выстроить пять малых, то при решении вопроса о размере надо считаться с неизбежностью уменьшения числа. Кроме того, считалось, что лучшая защита миноноски от снарядов есть ее малая величина. Теперь миноноски так выросли в размере, что это качество в значительной мере утратилось.

Что касается пригодности тех и других миноносцев, то для ночных атак в открытом море большие миноносцы так же хороши, как и малые, но для ночных минных атак на неприятельском рейде, где необходима хорошая поворотливость, обыкновенные паровые катера едва ли не лучше, чем миноносцы. Надо также иметь в виду, что паровые катера, поднятые на боканцы, не стесняют движения корабля, тогда как миноноски и миноносцы при некоторых условиях погоды замедляют движение судов, а иногда вызывают и остановки.

На основании вышесказанного нам представляется, что миноносцы в 100 *т*, предназначаемые для отдаленного плавания, не вытеснили миноносок 20 *т*, которые могут действовать поблизости шхер и портов. Такие миноноски не вытеснили паровых катеров, поднимаемых на боканцах, и которые для удобства подъема и спуска на волнении не должны были бы переходить за размер 7 *т* в полном вооружении и снабжении.

219. Предварительное маневрирование миноносок должно заключаться в том, чтобы занять относительно неприятеля

выгодное положение. Выгодным положением надо признать то, при котором можно скорее сблизиться и занять позицию, удобную для действительного выстрела. Если неприятель держит один и тот же курс, то выгодное положение будет впереди него, но так как неприятель, увидев готовящуюся атаку, может изменить свой курс, то при достаточном числе миноносок следует так маневрировать, чтобы к моменту атаки миноноски были со всех четырех его сторон. При нескольких отрядах такое маневрирование обязательно, но при одном отряде нападение может быть и с одной стороны.

Составляя диспозицию минной атаки, следует указывать место не в зависимости от направления носа противника, а в зависимости от румба, а именно: не следует указывать, что такому-то отряду к моменту атаки быть на правом траверзе противника, а дать румб. Если мы поступим иначе и противник изменит курс, то вся диспозиция спутается.

Соединенное плавание миноносцев ночью без огней довольно затруднительно, и надо считаться с тем фактом, что миноносцы ночью иногда могут разлучаться. Паровые катера, которые могут держаться ближе между собой, чем миноносцы, легче держатся соединенно. Нельсон советовал при ночных шлюпочных делах ставить шлюпки одна другой на буксир.

Полагаем, что не худо паровым катерам, идущим на неприятельский рейд, делать то же. Разлучение может совершенно расстроить план, и совет Нельсона весьма практичен во многих отношениях.

220. Миноносцы в составе отрядов или парами. Возможность разлучиться в ночное время и неудобство управления ночью большим числом миноносцев заставляет подумать о том, что выгоднее — посылать ли большие отряды миноносцев для ночных атак или же отправлять миноносцы попарно? В этом последнем случае, если командиры между собой хорошо сговорились, возможно действовать до такой степени скрытно, что неприятель ничего не заметит. При действии большими группами миноносцев, по нашему мнению, следует отказаться от полной скрытности и допустить некоторые сигналы огнями. Способ действия большими группами миноносцев мы предпочитаем, но думаем также, что и миноносцы, выпущенные попарно, могут сделать хорошее дело. Число миноносцев в группе полагаем ограничить восемью.

При подготовительном маневрировании следует итти в кильватерной колонне с возможно малыми промежутками, причем второй миноносец держит немного правее струи головного, третий — левее струи, четвертый — в струе и т. д.

221. Скрытность при ночных атаках. При предварительном маневрировании с соблюдением возможной скрытности надо иметь в виду, что если неприятель своим фонарем осветил один из наших миноносцев, то это не значит еще, что он его видит. Самое обыкновенное явление, что на миноносцах считают себя открытыми, когда в действительности они еще не замечены.

Если морской горизонт в одну сторону светлее, чем в другую, то выгоднее подойти со стороны темного горизонта. При луне выгоднее подойти со стороны лунного света так, чтобы неосвещенный борт был повернут к противнику. Не следует пересекать направления от неприятельского судна на луну и даже яркую звезду.

Вблизи темного берега выгодно приближаться от берега, но не пересекать линии яркого огня на берегу или на рыбацкой шлюпке. Опытный сигнальщик с низкого судна сейчас же заметит по закрыванию огня, что прошли миноноски, и даже скажет число их. При ветре выгоднее приближаться с подветра. Если противник употребляет боевые прожекторы, то следует предпочесть черную окраску; если же он их не употребляет, то светлосерую. Во всяком случае предпочительнее окраска матовая, а не лоснящаяся.

Если на минном катере хотят подкрасться совершенно незаметно, то мы советовали бы выкрасить его черным матовым цветом и обвесить брезентом из некрашеной, много подержанной и немытой парусины. Пока прожекторы не светят, цвет старой парусины есть наилучший для скрытности, но когда начнут наводить прожекторы, то брезент подобрать и оставить черный борт, как наименее приметный при освещении прожекторами.

222. Уничтожение бонов. Идя с отрядом миноносцев на неприятельский рейд, надо рассчитывать встретить боновое заграждение. Иногда может удасться перескочить через бон, но при этом есть не мало риска поломать винты и руль. Будет правильнее устранить бон, что можно сделать двумя способами: или разорвать его миной, или утопить его нагружением тяжестей. Этот последний способ нам кажется пред-

почтительнее первого. Для утопления бона нужно иметь с собой гребную шлюпку, наполненную баластинами, связанными попарно, или мешками с углем, также связанными попарно. Приготовленные тяжести перебрасываются через бон, пока последний не погрузится под воду. Миноносцы или паровые катера проходят через полученную брешь, а гребная шлюпка остается, чтобы впоследствии показать ворота для возвращения с рейда.

223. *Последний момент минной атаки.* Когда отряд миноносцев подошел к неприятелю на желаемое расстояние, то нужно сделать условный сигнал, например несколько длинных вспышек сигнального фонаря, и по этому сигналу все миноносцы кладут сразу руль на-борт, дают полный эскадренный ход и атакуют неприятеля фронтом.

Начав атаку, следует не прекращать ее, какие бы обстоятельства при этом ни обнаружились. Надо ждать, что неприятель откроет сильный огонь, что его миноносцы бросятся в атаку на наши миноносцы, что неприятельские суда положат руль на-борт и будут отходить от наших миноносцев. Все эти причины должны только усилить энергию атакующего, которому не следует прекращать атаку, пока она не будет доведена до успешного окончания. Подойдя к неприятелю на минный выстрел, следует удерживать свое место, пока не будут выпущены все мины из заряженных минных аппаратов.

Весьма трудно определить момент выпуска мины. Всегда ночью расстояние кажется ближе, чем оно в действительности есть, а потому предпочтительнее, при атаке одного судна, подходить поближе. Если же атака ведется на целую эскадру, то может быть даже выгодно остановиться на большой дистанции, примерно 6 кабельтовых, пока еще миноносцы не открыты, и в этих условиях выпустить мины из всех аппаратов.

224. *Нравственный элемент при ночной минной атаке.* Нравственный элемент в ночных минных делах имеет большое значение, и если на миноносцах будут находиться люди со стальными нервами, то их ночные атаки будут иметь полный успех. Люди с большим самообладанием могут сделать чудеса, тогда как слабая воля исполнителей и недостаток настойчивости в значительной степени убавят результат.

Обстановка ночных минных атак действительно тяжелая. Чтобы выяснить это дело, сделаем сопоставления. Известен факт, что от полевого артиллериста требуется более самообладания, чем от пехотинца. Солдат, который в пехоте, стоя

плечом к плечу к товарищу, проявляет достаточную стойкость, оказывается не довольно стоек, если его поставить к пушке. Артиллеристы так и воспитываются с сознанием, что их долг умереть у своих пушек, и должно быть это требует частых напоминаний, ибо в разных случаях начальники подтверждали артиллеристам о необходимости стойко держаться на постах. В этом отношении замечателен приказ Кутайсова перед Бородинским сражением:

«Подтвердить от меня во всех ротах, чтобы они с позиции не снимались, пока неприятель не сядет верхом на пушки; сказать командирам и всем офицерам, что, отважно держась на самом близком картечном выстреле, можно достигнуть того, чтобы неприятелю не уступить ни шагу нашей позиции. Артиллерия должна жертвовать собой; пусть возьмут вас с орудиями, но последний картечный выстрел выпустите в упор, и батарея, которая таким образом будет взята, нанесет неприятелю вред, вполне искупающий потерю орудий».

Между положением прислуги у орудий на большом корабле и командой миноносок существует бо́льшая даже разница, чем между пехотой и артиллерией на сухом пути. На корабле люди находятся на глазах один у другого, а есть русская, весьма меткая пословица, что «на людях и смерть красна». На миноноске людей немного, и они распределены по разным отделениям, так что друг друга не видят. Командир миноноски чувствует свое одиночество больше, чем кто-нибудь. Желание подойти к неприятелю скрытно увеличивает напряженность состояния, которое все признают весьма тяжелым.

С этим явлением надо считаться, и можно поставить следующий вопрос: выгода, достигаемая скрытностью, уравновешивает ли невыгоды, проистекающие от ощущаемого при этом нравственного давления? Не будет ли выгоднее делать ночные атаки открыто, чтобы с миноносок видели одна другую? Не лучше ли на миноносках дружными криками «ура» в момент атаки выказать друг другу взаимную поддержку, заключающуюся в единовременности общей атаки. Наше мнение: и скрытный образ действия и открытый имеют свои хорошие стороны, но последнему мы склонны отдать предпочтение.

Предположим, что четыре отряда миноносок вышли из шхер для атаки неприятельской эскадры. Одному из отрядов приказано к назначенному часу быть на N от неприятеля, другому на O, третьему на S, четвертому на W. В услов-

ный час подается сигнал ракетой, и сигнал этот репетируется всеми миноносками, которые в этот момент открывают кормовые огни, невидимые спереди, и бросаются в атаку, не открывая своих отличительных огней, но и не стесняясь зажигать те огни, которые нужны для правильного пользования минами.

Полезно, бросившись в атаку для отвлечения неприятельского огня, бросать на воду поплавки с фонарями.

С момента сигнала об атаке на миноносках должно не стесняться отдавать громкие приказания и перекликаться между собой, а также подавать свистки и делать всякие оптические сигналы фонарями. Такой образ действия, по нашему мнению, подымет состояние духа на миноносках и удалит причины к тому удрученному настроению, которое вызывается чрезмерной скрытностью.

Суворов говорил: «фитиль на картечь, бросься на картечь, летит сверх головы»! В минной атаке это будет именно так — картечь и снаряды скорострельных пушек полетят сверх головы. Комендоры у неприятельских орудий такие же люди, как и все. Их нравственное состояние будет тоже не особенно спокойное, но если бы даже они и были спокойны, ночная стрельба по приближающимся миноноскам не может быть успешна, ибо осветить боевыми фонарями могут лишь часть миноносок, остальные же будут в темноте. Расстояние как до освещенных миноносек, так и до неосвещенных, будет неизвестно, а корректировать стрельбу падением снарядов нет никакой возможности, ибо ни один комендор не может отличить, где падают его снаряды и где чужие.

По всем этим причинам мы полагаем, что скрытность надо соблюдать, пока находимся в отдалении от неприятеля, и главным образом для того, чтобы контрминоносцы не помешали, но когда наступит момент атаки, то тут излишнюю скрытность надо отбросить и смело итти вперед, ибо «смелым бог владеет».

Глава XIV

УКАЗАНИЯ РАЗЛИЧНЫМ МОРСКИМ НАУКАМ

225. Роль тактики по отношению к другим военно-морским наукам. Морская тактика, как сказано выше, стоя во главе всех военно-морских наук, должна указывать каждой из них

цели, к которым следует стремиться, а иногда и средства к достижению этих целей. Если тактика не будет указывать цели, то каждая морская специальность будет развиваться самобытно и может даже следовать по фальшивой дороге, а также между специальностями не будет общей связи. Кроме того, морская тактика должна распределить все отрасли морского дела так, чтобы все требующееся для войны входило в морские науки и ни одна отрасль не оставалась без пристанища. Это необходимо не для того, чтобы увеличивать размер курсов, против которого мы уже высказывались, а для того, чтобы было видно, какая из наук разрабатывает известную отрасль и ведет ее вперед.

Основанием для распределения всех отраслей военно-морского дела по наукам должно служить удобство обучения. Автор, не будучи знаком с этим делом, не берется за такую работу, но нужно признать, что было бы весьма полезно, чтобы человек, хорошо знакомый с существующими курсами, дал бы свой отзыв о том, куда поместить различные отрасли нашей профессии, еще не вошедшие ни в одну из наук, например: непотопляемость, сигналопроизводство, сетевое заграждение, заделку пробоин, изучение качества своего судна, устройство бонов, исправление и обрыв телеграфных кабелей и пр. Надо ли все эти отрасли отнести к морской практике или к другим наукам?

226. Указание эволюции. Движение корабля и эскадр должно, по нашему мнению, составить отдельную науку, которую можно назвать «эволюция». В этой науке должны рассматриваться законы движения корабля и способы изучения качеств каждого корабля. Также в этой науке должны рассматриваться правила маневрирования эскадр и даваться наставления для построений и перестроений. По сию минуту эволюция не составляла отдельной науки. Адмирал Бутаков в своем сочинении Новые основания пароходной тактики разбирает исключительно эту науку и дает ее законы, но называет ее пароходной тактикой. Так как тактика есть наука о бое, то все, что ведет к победе, составляет предмет тактики. По этим доводам не только эволюция, но и артиллерия могли бы войти в тактику, но это увеличило бы ее размеры без пользы для дела. Мы полагаем, что будет правильнее законы движения корабля и эскадр выделить в отдельную науку — эволюцию.

Перестроения. Бутаков первый предложил при перестроениях двигать корабли по кругам и прямым линиям, что дает возможность совершать перестроения весьма стройно. Есть однако же и недостатки этого способа перестроения, заключающиеся в том, что на каждое перестроение требуется много времени, и эскадра, которая перестраивается, находится в переходном состоянии, так что ее нельзя тронуть, не сбивши всех с толку. В некоторых флотах недостаток этот считается столь существенным, что приняты эволюции по косым линиям. При таких эволюциях требуется пропорциональное уменьшение хода, и в сигнальной книге даны указания, насколько должен быть уменьшен или увеличен ход каждого из кораблей. Есть флоты, в которых приняты обе системы эволюций.

Кроме существенного вопроса о том, какому роду перестроений следует отдать предпочтение, есть еще и другой принципиальный вопрос: следует ли в эволюциях соблюдать порядок номеров кораблей или не следует? Если порядок номеров не соблюдать, то эволюции и по кругам и по косым линиям значительно упрощаются. Даже в системе адмирала Бутакова, в которой систематичность совершенно полная, фланги иногда при перестроении меняются так, что головной становится концевым, правофланговый — левофланговым. Вследствие этого и для упрощения эволюций мы полагали бы не придерживаться порядка номеров и иметь эволюционные книги как для эволюций по кругам, так и для эволюций по косым линиям.

Выше мы упомянули, что при перестроении флот долгое время остается в переходном состоянии, и адмирал не может ничего предпринять не рискуя, что произойдет замешательство.

Во время перестроения невозможно поднять самых главнейших сигналов об одновременном повороте. Могут однако быть такие случаи, когда надо тотчас же прекратить перестроение, чтобы иметь возможность делать всеми судами одновременные повороты, дабы уклониться от минной атаки. На этот предмет следует ввести короткий сигнал, и мы полагаем, что с подъемом в этом случае флага Т — «так держать» — все суда должны возможно скорее взять курс, параллельный адмиралу, и таким образом дать ему возможность маневрирования.

227. Построение. В некоторых флотах принят еще способ произвольный, при котором каждый корабль стремится к своему месту в новом строе каким угодно путем, соблюдая при этом лишь общие правила предупреждения столкновения. Положим, что флот идет в строе двух кильватерных колонн и надо построиться в строй клина на известный румб. Поднимается сигнал: «быть в строе клина»; по спуске сигнала адмиральский корабль берет новый курс, а остальные стараются возможно скорее занять свои новые места. Такой способ называется построением в отличие от двух предыдущих способов, называемых перестроением.

Построением можно скорее перейти из одного строя в другой, и, хотя возможность столкновения судов при этом больше, чем в предыдущих, все-таки следует разрешить построения, ибо в бою они потребуются и может быть чаще, чем перестроения. Строй в бою будет нарушаем, а когда строй нарушен, то построения гораздо выгоднее перестроений. Вообще, когда строй нарушен и корабли не знают, что делать, следует поскорее лечь на курс, параллельный адмиральскому кораблю, или стремиться вступить адмиралу в кильватер.

228. Эволюции миноносок должны быть самые простые; им невозможно делать все эволюции по кругам с подъемом исполнительного флага и пр. Главное, чему надо научить миноноски, — это ходить фронтом и делать захождения вправо и влево. При захождении фронта миноноска того фланга, к которому совершается поворот, останавливает ход, миноноска противоположного фланга дает полный ход, а остальные — ход, соответствующий их месту, чтобы равнение сохранялось.

Надо также приучать миноноски при следовании фронтом поворачивать по сигналам свистками. Один длинный свисток — «так держать», два свистка — «поворот вправо», три свистка — «влево». При повороте смотреть на начальника отряда и поворачивать настолько, насколько повернет он. Когда начальник отряда одержит, то подает свисток, обозначающий, что надо по нем равняться. Такой способ маневрирования я практиковал, и способ оказался практичным.

229. Вывод флагманского механика В. И. Афонасьева относительно элементов хода и поворотливости. Правильность эволюции много зависит от знаний своего корабля. В своем месте (§ 99) мы указывали, как важно изучать во всех от-

ношениях элементы кораблей, на которых мы плаваем, и хотя каждый корабль действительно имеет свои особенности, тем не менее есть и общие законы, в большей или меньшей степени применимые к каждому кораблю. По этой части никто не внес так много в науку, как В. И. Афонасьев, давший себе труд из того материала, который был у него в руках, сделать общие выводы. Мы обратились лично к нему, и он любезно указал нам требуемые данные в своих сочинениях. Он дает результаты, выраженные формулами, но многие практики имеют к формулам нерасположение, и когда в просматриваемой статье они видят формулы, то пропускают эти места и таким образом лишают себя возможности пользоваться самой сутью дела. Настоящий труд пишется для практиков, а потому мы сочли более удобным вывод В. И. Афонасьева изложить в более доступной форме, в чем нам отчасти помог он сам. Ниже даны общие выводы этого почтенного ученого.

При увеличении или уменьшении водоизмещения судна на 5 и 10% скорость хода на прямом курсе при той же индикаторной силе уменьшается или увеличивается соответственно на 1 и 2%.

При увеличении или уменьшении водоизмещения на 5 и 10% индикаторная сила, необходимая для сообщения судну одной и той же скорости на прямом курсе, увеличивается или уменьшается соответственно на 3 и 7%.

От обрастания подводной поверхности судна уменьшаются:

скорость хода на 8%
число оборотов на 10%
индикаторная сила на 12%

Минные сети при больших скоростях, при которых они всплывают, могут уменьшить скорость хода на 25%, а при небольших сравнительно скоростях, при которых они держатся на глубине, могут уменьшить скорость даже на 50%.

При увеличении или уменьшении водоизмещения на 5 и 10% продолжительность полного оборота увеличивается или уменьшается соответственно на 1 и 2%, а диаметр циркуляции почти не изменяется.

230. Зависимости между ходом, индикаторной силой, числом оборотов и количеством сжигаемого угля при той же отсечке видны из нижеследующей таблицы, в которой данные

полного хода выражены числом 100, а остальные элементы соответствующим числом процентов.

Скорость хода	Индикаторная сила машины	Число оборотов	Количество сжигаемого угля на индикаторную силу	Количество угля, сжигаемого в час
100%	100%	100%	100%	100%
90	70,8	89,1	113	80
80	48,7	78,7	131	63,7
70	32,4	68,7	154	50,0
60	20,6	59,1	184	38,0
50	12,4	49,9	227	28,1
40	6,8	40,8	305	20,7
35	4,8	36,3	361	17,3

Пользование этой таблицей весьма просто. Например, в шестой строке мы находим, что если судно будет иметь 50% полного хода, то для этого потребуется ему развить лишь 12,4% индикаторной силы, наблюдавшейся на полном ходу, дать 49,9% оборотов и сжигать угля на каждую индикаторную силу 227% сжигаемого при полном ходе количества, а в час 28,1%.

231. *Диаметр циркуляции.* Относительно элементов поворотливости В. И. Афонасьев дает следующие две таблицы, также переделанные нами для большей наглядности в процентное отношение.

Таблица отношения диаметров циркуляции

Скорость хода до поворота	Число оборотов до поворота	Положение руля					
		руль на борт	90%	80%	70%	60%	50%
100%	100%	100%	111%	125%	143%	167%	200%
90	89	97	108	121	139	161	194
80	78	93	103	118	133	155	186
70	67	89	99	111	127	148	178
60	57	84	93	105	120	140	168
50	46	79	98	99	113	133	158

Из этой таблицы видно, что при 50% полного хода число оборотов будет 46%, диаметр циркуляции при руле на-борт будет 79% диаметра при полном ходе, а при руле, положенном на 50% от полного количества, диаметр циркуляции будет составлять 158% от диаметра циркуляции при полном ходе и при руле на-борт.

232. Таблица продолжительности циркуляции.

Скорость хода до поворота	Число оборотов до поворота	Положение руля					
		руль на-борт	90%	80%	70%	60%	50%
100%	100%	100%	103%	107%	111%	117%	123%
90	89	111	114	118	123	130	137
80	78	125	129	134	138	146	154
70	67	143	147	153	158	167	176
60	57	167	171	178	185	195	205
50	46	200	206	214	222	234	246

Употребление таблицы такое же, как и предыдущей. При 50% скорости хода и руле, положенном на 80% от положения на-борт, диаметр циркуляции будет 214% диаметра при полном ходе и при руле/на-борт.

Две последние таблицы В. И. Афонасьев считает основанными на недостаточном числе данных, но пока более точных опытов не сделано, следует довольствоваться тем, что есть.

233. Равнение хода. Стройность эволюции достижима только при должном равнении линии. Условие это до крайности важно, а между тем часто встречается один общий недостаток — растягивание линии. Каждому не хочется близко подходить к своему переднему мателоту, и вследствие этого он оттягивает. С недостатком этим постоянно боролся адмирал Бутаков, но и каждый адмирал, вступив в командование эскадрой, будет поставлен в необходимость часто напоминать своим командирам о необходимости соблюдать равнение.

Правильность равнения строя зависит больше всего от должной регулировки хода. С этой целью надо считать ход не узлами, а числом оборотов корабля уравнителя. Нет способов, чтобы точно равнять скорость хода, ибо она изме-

няется при каждом порыве ветра, но есть способы точно регулировать число оборотов. С этой целью во французском флоте употребляются приборы Валесси[1], которые посредством часового механизма приводятся в движение со скоростью соответствующей требуемому числу оборотов. Установив прибор на ход известным числом оборотов, останется только наблюдать, чтобы счетчик машины и счетчик прибора показывали всегда одни и те же цифры. Эти приборы дают также возможность продвинуть судно вперед или назад относительно своих мателотов на требуемое число сажен. Только имея подобные приборы, можно точно соблюдать равнение.

234. Сигналопроизводство дневное и ночное должно, по нашему мнению, войти в курс морской практики и не только изучаться не менее парусного дела, но и всесторонне разрабатываться.

В настоящее время на всех флотах вводятся мачтовые семафоры, которые дают возможность увеличивать дальность видимости сигнала и позволяют передавать какие угодно фразы без посредства сигнальных книг. К числу преимуществ семафоров надо еще отнести одно важное боевое качество, а именно: семафорами можно весьма быстро сделать условный боевой сигнал. Семафор дает возможность делать 56 таких сигналов, и это весьма важно, ибо сигнал семафором не требует доставания флагов, ни их пристопоривания, ни их подъема — можно сделать сигнал в несколько секунд и так же быстро можно сигнал разобрать и показать ответ.

В ночном сигналопроизводстве весьма важно сделать такое усовершенствование, чтобы можно было разговаривать по телеграфной азбуке. Фонари, годные для этого, имеются, и остается только их ввести.

235. Указания кораблевождению. Кораблевождение дает военным морякам в руки не более того, что и коммерческим, а между тем замедление в пути коммерческого парохода вызывает лишь ничтожные материальные потери, тогда как замедление в пути военного корабля или эскадры может стоить проигранного сражения. В ясную погоду мы имеем все средства, чтобы днем или ночью двигаться беспрепятственно; если фарватер где-нибудь не приспособлен к ночному плаванию, то можно устроить временное освещение фо-

---

[1] «Морской Сборник», 1895 г. № 12.

нарями, поставленными на шлюпках, и при этом способе пройти любой фарватер.

236. Распознавание своего места в тумане. Главное затруднение в распознавании места корабля представляет туман. В Балтийском и Черном морях туман случается не особенно часто, но в Японском и Охотском морях туманы преобладают; можно сказать, что под Владивостоком поздней весной и летом чаще можно встретить туман, чем ясный горизонт. Обыкновенно солнце не бывает закрыто туманом, но горизонт не виден, а потому моряки лишены возможности определить свое место по высоте небесных светил. Желательно добиваться способов измерения высот светил во время тумана, и путем опытов и научных изысканий найти решение этого вопроса. Тот факт, что туман не заслоняет ни солнца, ни звезд, показывает, что толщина туманной полосы очень невысока. Автор пробовал, идя в туман, выбрасывать пустой бочонок или другой какой-либо предмет и по времени, потребном на то, чтобы бочонок скрывался из виду, определять степень густоты тумана. Оказывалось, что в тех случаях, когда солнце хорошо видно, предмет скрывается на расстоянии одного кабельтова; разумеется, видимость солнца нельзя сравнить с видимостью простого неосвещенного предмета, но в тот же туман видны звезды малой величины, которые по степени видимости можно сравнивать с простыми неосвещенными предметами.

Ввиду того, что слой тумана весьма невысок, мы полагаем, что привязной воздушный шар мог бы в некоторых случаях принести большую пользу при распознавании берега. В этом мнении нас подкрепляет тот факт, что нам иногда случалось ориентироваться с салинга по вершинам гор в то время, когда с палубы ничего рассмотреть было невозможно. С этой же целью, равно как и вообще для распознавания судов и берега, полезно на вершине одной из мачт устроить гнездо для сигнальщиков и сделать необходимое приспособление для достаточно удобного влезания в это гнездо.

Тот флот, который первый устроит у себя приспособления для распознавания берегов и определения своего места в тумане, будет иметь большие тактические преимущества. Недавнее открытие рентгеновских лучей, проникающих через такие тела, которые прежде считались непроницаемыми, наводит на мысль о возможности открытия в будущем маяков, пронизы-

вающих туман. Если, в самом деле, лучи, необходимые для этого, будут открыты, то это даст лишнее средство для обороняющегося, ибо он будет зажигать свои фонари только тогда, когда это ему выгодно. Следовательно, с точки зрения тактической, выгодно разрабатывать этот вопрос, ибо с введением маяков, пронизывающих мглу, они днем в туман будут иметь те же тактические выгоды, какие они имеют теперь ночью без тумана.

237. *Съемка укреплений.* Есть еще одна задача, которую кораблевождение должно иметь в виду, а именно: снятие неприятельских укреплений. Для этого на корабли должны быть отпущены все необходимые приборы, к числу которых надо причислить и специальный фотографический аппарат. Всякие упражнения в этом деле весьма полезны, и нынешним летом нам удалось кое-что испытать по этой части. Желательно однако же самое широкое развитие этого дела, столь насущного в случае борьбы флота с береговыми укреплениями.

238. *Кораблестроение.* Вспомним главные основания, которыми руководится тактика, а именно, что флот существует для войны. Смотря на дело с этой точки зрения, мы никогда не сделаем ошибки; если же будем придавать большее значение условиям мирного времени, то корабль непременно выйдет малогодный для боя. Военные корабли надо строить так, как будто бы они завтра же пойдут в бой. Поставив себе такую задачу, мы откажемся от многого, что завоевало себе право гражданства вследствие продолжительного мирного времени. Цитированное выше мнение одного французского адмирала: «le plus grand luxe du bâtiment est le vide» имеет чрезвычайно глубокое значение.

239. *Размер и тип военных судов.* Главный кораблестроительный вопрос — это размер судов. Наши взгляды по этому предмету изложены в статье «Разбор элементов». Прибавим здесь лишь следующую выдержку из Жюрьен де-ла- Гравьера: «В эту эпоху у англичан вице-адмиральский флаг поднимался не иначе, как на трехдечном корабле: это было одно из тех правил официального этикета, которых англичане держались во все времена. Таким образом, желание устроить адмиралам приличные помещения было одной из главных причин, по которым в английском флоте сохранилось большое число

этих кораблей — тяжелых и огромных, которых неповоротливость и медленность на ходу Нельсон так часто проклинал».

Надо думать, что и после будущих войн адмиралы будут отзываться столь же нелестно о тяжелых кораблях. Кораблями двухдечными вообще были довольны, пока не ввели разрывных снарядов.

Введение фрегатов и больших корветов было сделано как с целью улучшить ход, так и для того, чтобы иметь больше пушек на открытой батарее, на которой разрывные снаряды не причиняют столь больших повреждений. За последние годы во всех флотах усиленно работают над улучшением разрывных снарядов, и желание избавить экипаж от осколков заставило в последнее время на некоторых флотах снять щиты у орудий, стоящих на верхней палубе. Это наводит нас на размышление о том, не будет ли прислуга орудий в большей безопасности на верхней палубе, чем за тонким бортом? Если в самом деле этот вопрос можно решить в утвердительном смысле, то желанным типом явится небольшой корабль с палубной броней, прикрывающей машину и другие жизненные части со всем артиллерийским и минным вооружением на верхней палубе.

В площадь попасть легче, чем в предмет, и в этом автор убедился своими глазами при осмотре Чен-Юен. Весь борт был усеян пробоинами в сражении при Ялу, но не защищенные ничем предметы, служившие для боя, остались совершенно целы. Так остались целыми две 6″ пушки с их станками, поставленные на носу и на корме; 6 скорострельных пушек, стоявших на верхней палубе; брашпиль, стоявший в носовой части, с паровыми трубами к нему; клюзы, стопора Легофа, помпы и пр., — словом, все осталось цело, и корабль прекратил огонь, потому что не было снарядов.

240. Сражение при Ялу истолковывается неверно. Факт, что броненосец Чен-Юен и его двойник Тинг-Юен ушли благополучно из сражения при Ялу, объясняется как торжество брони. Автор сам видел Чен-Юен и видел, что дело тут не в броне, а в снарядах. Японцы имели плохие снаряды, и сражение при Ялу подтвердило давно известный факт, что плохим снарядом никакую броню пробить нельзя. При Ялу крейсера уничтожили несколько броненосцев, а двум из них, наиболее быстроходным, удалось скрыться, пока японцы расправлялись с другими. Факт этот, однако же, объясняется со-

вершенно превратно. Считается, что броня в сражении при Ялу оказалась победительницей. Это неверно, и вообще надо не забывать, что победу дает пушка, броня же в состоянии лишь отдалить поражение.

Мнения наши о типах судов остались те же: суда должны быть все одинакового размера и вида, и мы на основаниях, изложенных в статье Разбор элементов, считаем, что флот должен состоять из судов в 3000 *т* с броневой палубой. Артиллерия должна быть поставлена исключительно на верхней палубе.

Многим кажется, что малый корабль, по необходимости, будет иметь весьма ограниченный район действия, но район действия надо искать не в величине, а в вспомогательных двигателях и отсутствии гнетущей судно брони. Снимите броню, поставьте вспомогательные двигатели, уберите электрическое освещение и корабль в 3000 *т* может пройти с 5-узловой скоростью от Кронштадта до Владивостока, не возобновляя запасов угля.

241. Необходимость технических условий. В статье Разбор элементов мы говорили, что нужно выработать те технические условия, которым должен отвечать корабль, и при постройке стремиться к осуществлению их; в ней же мы даем эти условия. Мнения наши с тех пор не переменились. Детали высказываемых нами воззрений могут быть оспариваемы, ибо на технику можно смотреть разно, но думаем, что никто не будет отрицать проповедуемого нами принципа о необходимости выработать технические условия, которым должен отвечать боевой корабль. Без такой системы кораблестроение будет шатко, и разнообразие в типах будет попрежнему продолжаться. Не только замечается шаткость в типах судов и в системе брони, о которой говорилось раньше, но и во всем остальном, например, в вопросе о том—необходимо или нет на большом корабле иметь миноноски, надо ли иметь сетевое заграждение и пр. С миноносками были постоянные колебания, и теперь их то ставят на суда, то не ставят. Только выработав технические условия, которым должны отвечать корабли, моряки перестанут колебаться в том, что составляет основание всего их дела.

242. О непотопляемости. Отсутствие технических требований к военным судам в особенности дает себя чувствовать в отсутствии рациональных мер по части непотопляемости. Под-

робности по этому предмету изложены в той же статье Разбор элементов, и здесь мы можем указать лишь на главное наше предложение, заключающееся в том, чтобы корабль по окончании своей постройки был подвергнут полному испытанию по части непотопляемости. Каждое отделение (главное и второстепенное) должно быть наполнено водой до верхних кромок переборок. Только после этой пробы можно признать корабль надежным по части непотопляемости.

Непотопляемость находится в упадке на всех флотах, и даже такой случай, как потопление броненосца Victoria, не вызвал должных мероприятий. На кораблях все еще боятся напускать и выкачивать воду в должном количестве. Виноваты в этом исключительно флотские офицеры, они же и понесут наказание за свою вину в бою, если только не возьмутся за это дело обеими руками.

243. Однообразие в типах судов и механизмах. Однообразие судов, механизмов и прочего теперь требуется настоятельнее, чем когда-нибудь, потому что желание облегчить машины и получить на единицу веса большую индикаторную силу приводит к постановке машин, приготовленных из металла весьма высокого качества, и в случае поломки их они могут быть выделаны лишь на специальном заводе. В 1895 г. один из новых американских крейсеров стоял более полугода в Нагасаки только потому, что у него треснул поршень и что часть эту мог сделать лишь известный завод.

Каким образом суда с такими деликатными частями будут чинить свои повреждения, полученные во время войны в отдаленных водах? Одинаковость типов судов и машин — главных и вспомогательных — дала бы возможность широко пользоваться запасными частями, и может быть при нужде, разобрав одну машину, можно будет заменить ее частями подбитые части у других. При разнообразии в машинах и во всех судовых предметах никакие замены невозможны, — каждое судно должно чиниться самостоятельно, а это требует такого продолжительного времени, а часто и участия таких специальных заводов, что война успеет окончиться раньше, чем починят ничтожное даже повреждение. Повторяем, введение однотипичности в судах и во всех механизмах с тактической точки зрения настоятельно необходимо.

244. Укрепление тарана. Необходимо укрепить тараны; в том виде, в каком они делаются теперь, они не выдержива-

ют удара в движущийся корабль, а потому для боя негодны. После каждого случая поломки таранов инженеры делают их немножко крепче, но их нельзя винить в том, что тараны не выдерживают удара в суда движущиеся, ибо этого требования им не предъявлялось. Когда мы это требование предъявим, то они его исполнят.

По нашему мнению, таран был бы более крепок, если бы он в сечении вертикальном имел форму ромба. При форме ромба наружное боковое ребро будет представлять из себя нож, который разрежет обшивку противника при прикосновении. Поэтому полнота обводов этого ребра не уменьшает преимущества острого тарана при ударах нос в нос. Боковые ребра ромба должны быть зубчатые, как показано на рис. *34*.

245. Укрепление котлов и прочего на случай таранного удара. Все предметы, находящиеся на корабле, укрепляются достаточно хорошо, чтобы не дать движение на качке, а также говорят, будто инженеры принимают во внимание условия таранного удара, но так ли это? Действительно ли котлы так укреплены, что когда броненосец, при 18 узлах хода, ударит в противника, то его котлы не сдвинутся с места? Такого технического задания инженерам не давалось, а нам кажется, что было бы полезно им это задание предъявить, ибо смещение котлов во время боя произведет крупную катастрофу. В основание расчета надо предположить, что таранящий корабль, от момента прикосновения своего тарана остановится, пройдя известное число футов. Допустим, что это будет 6 футов и что сопротивление, оказываемое бортом противника, будет на протяжении этих 6 футов одинаковое. Пусть бы инженеры вычислили, достаточно ли при этих условиях крепление котла? Если котлы не сорвутся, то они все-таки на величину пружинности металла двинутся вперед. Не произойдет ли при этом обрыва паровых труб?

Командиру корабля должно быть известно, для какой силы таранного удара корабль его проектирован, поэтому в формуляре машин и судна это должно быть обозначено и скреплено подписью ответственных лиц.

246. О средствах для спасения экипажа при потоплении корабля в бою. В главе П р и г о т о в л е н и е к б о ю приведено было рассуждение о шлюпках. По нашему мнению, на суда ставится чересчур много шлюпок, и так как в бою они могут оказаться перебитыми, то признать шлюпки на-

дежным спасательным средством нельзя. Было бы рациональнее иметь пробковые или металлические пустотелые понтоны, пловучестью каждый на одного человека — так, чтобы один человек мог сбросить понтон и за него держаться, а затем понтоны могли бы между собой связываться и образовывать плоты для спасения людей. Вышеуказанное мы даем как мысль, но если детальная разработка покажет непрактичность такого устройства, то пусть предложат более рациональную систему. Мы хотим лишь сказать, что нагромождение большого числа шлюпок, как теперь, нерационально. В коммерческом флоте введены пловучие скамейки и табуреты. Нельзя ли устроить на военных судах пловучие мостики, чтобы в момент надобности их легко было сбросить на воду простым действием какого-нибудь рычага.

Нами высказано было в статье Разбор элементов мнение, что от таранного удара надо защищаться брусьями дерева. Веяние в эту сторону уже существует. Случай, что миноносец, ударившись в броненосец, пробил его обшивку, заставил инженеров английского флота покрыть наружный борт по ватерлинии деревянными досками. Нельзя ли развить эту систему еще более и иметь брусья положенными снаружи борта выше ватерлинии с таким устройством, чтобы, служа для главной цели защиты борта от проламывания при столкновении, они могли при посредстве простого приспособления отделяться, падать за борт и служить для спасения экипажа в случае гибели корабля в бою.

247. Указания механике. Горизонтальные машины. Вспомним прежде всего, что боевые суда строятся для войны, и посмотрим на дело с этой точки зрения. Механики признают, и совершенно рационально, что вертикальные машины лучше горизонтальных. С этим нельзя не согласиться, но, в боевом отношении, горизонтальные машины имеют то крупное преимущество, что они, помещаясь ниже ватерлинии, недостижимы для неприятельской артиллерии Если бы заводы продолжали пробовать строить горизонтальные машины и не удавалось бы достичь хороших результатов, то их упрекнуть было бы нельзя, но так как постройка горизонтальных машин почти совсем прекратилась, то заводы заслуживают упрека. Вернее сказать, что моряки заслуживают упрека за то, что не предъявляют своих требований. Главное препятствие к введению горизонтальных машин заключается в тя-

жести поршней, но теперь, когда алюминий получил такое широкое распространение, можно было бы значительно сбавить вес во всех горизонтальных движущихся частях. Мы не беремся давать указания, как и что сделать, но было бы чрезвычайно важно, если бы был вновь выработан хороший тип горизонтальных машин, годных для военных судов.

248. Скорая разводка пара. Инженеры теперь стремятся к тому, чтобы каждая индикаторная сила получилась при наименьшем весе машины, но быстрота, с которой корабль может вступить под пары, до последнего времени совершенно забыта, и во всех флотах судам, имеющим стальные цилиндрические котлы, не разрешено разводить пар скорее, чем в течение 12 часов. При этих условиях в военное время на корабле надо постоянно держать пары разведенными и сжигать каждый день огромное количество угля — материала крайне драгоценного в военное время, отсутствие которого делает корабль недвижимым.

Введение скорой разводки пара есть дело существенно необходимое.

249. Предмет военной и военно-морской администрации. Военная администрация, как наука, по понятию, установившемуся в России, исследует законы устройства и существования армий. Она обнимает вопросы: 1) комплектование армии, 2) организация ее, 3) устройство военных управлений, 4) прохождение службы по военному ведомству, 5) военной дисциплины и особых мер для ее поддержания и 6) военное хозяйство.

Военно-морская администрация исследует те же элементы по отношению к военному флоту.

250. Имеемые руководства. В настоящем исследовании мы не берем на себя труда описывать существующие у нас административные принципы. Есть по этой части труд покойного капитана 2 ранга Иениша, который составлял свое руководство для артиллерийского офицерского класса. Сколько мы знаем, он был первый, который посмотрел на этот предмет, как на науку.

В 1896 г. составлен полковником Долговым прекрасный Очерк военно-морской администрации, который может служить отличным руководством для каждого офицера.

В тактике не рассматриваются детали или техника администрации, а лишь принципы, которые могли бы указать правильный путь к тому, чтобы флот был годен для войны.

Вспомним прежде всего, что военный флот существует для войны, и будем иметь в виду эту цель при рассмотрении главных административных принципов.

251. Чинопроизводство. Одно из самых трудных дел администрации заключается в организации правильной системы чинопроизводства. Требования тактики заключаются в том, чтобы офицеры, от которых предвидится бо́льшая польза в военное время, двигались в чинах быстрее, чем офицеры, для войны не подходящие. С этой целью можно или производить некоторых за отличие и тем двигать их скорее других, или же, ведя линию ровно, удалять из нее лиц, не соответствующих условиям войны.

Почти во всех флотах предоставляется право на производство некоторого числа офицеров за отличие. Является весьма трудный вопрос, как отличить людей более способных к войне от людей менее способных и каким путем так обставить этот выбор, чтобы не породить нежелательного неудовольствия в офицерской среде.

Мы уже видели, что люди, из которых выходили талантливые полководцы, иногда не отличались серьезным отношением к службе в своей молодости, и при условиях мирного времени им никогда не удалось бы выдвинуться. Было бы желательно найти критерий для правильной оценки офицеров. В настоящее время начальствующим лицам приходится судить на-глаз, тогда как желательно, чтобы были какие-нибудь нормы. Если когда-нибудь будет устроен систематический курс маневрирования, о котором говорится в § 98, то не можем ли мы на нем отличить людей с хорошим морским глазом от лиц, не подающих надежды на искусное управление кораблем, дабы усилить одних и дать движение по службе другим. Вопрос о правильном выбытии из строевой службы одних и производстве за отличие других имеет первостепенное значение, но он так труден, что мы не беремся сказать окончательного мнения, а ограничимся общими рассуждениями.

Из всех обязанностей начальства самая несимпатичная есть та, в которой приходится применять меры для устранения из линии людей, не обещающих быть хорошими командирами.

Начальник, поступающий так, без сомнения, становится врагом лиц, которым он не дает ходу, но если он поступает иначе, то он становится врагом того флота, которому служит. Полковник Орлов в своей тактике говорит, что если в военное время случится начальник малоспособный, то есть некоторые способы парализовать его вредное влияние. Он приводит пример, как при инкерманском сражении хотели устранить участие корпусного командира, в военных способностях которого имели основание сомневаться.

Было бы, разумеется, честнее отправить домой малоспособного начальника, но должно быть это не так легко сделать, и потому, если в мирное время недостаточно заботятся о выборе лиц, которым следует дать возможность продвигаться вперед, и места командиров займут лица малоспособные к этому, то это особенно почувствуется в военное время, когда уже будет поздно приниматься за то, что надобно было начать за много лет до войны. С точки зрения тактики было бы рационально установить такой порядок, чтобы в мирное время назначать тех, на кого выбор пал бы в военное.

252. *Прежние условия жизни.* В прежнее время порядок службы до некоторой степени помогал сортировке офицеров, которая удаляла из линии людей малоспособных, не вызывая общего неудовольствия.

Офицер еще в ранние годы службы ставился в такие условия, что сам начинал сознавать — годится ли он для продолжения строевой карьеры или нет. Уже вахтенным начальником он должен был иметь достаточно опытный глаз, чтобы, например, идя в эскадре при зашедшем ветре, возможно скорее вступить в свое место. Если вахтенный начальник не обнаруживал достаточный морской глаз, то, несмотря на все прочие его достоинства, ни один из командиров не желал его брать на корабль, ибо доверить вахту такому офицеру, значило бы подвергнуть корабль риску столкновения и неизбежных при этом поломок. Это было прекрасное средство не дать хода офицеру, не имеющему морского глаза. Чаще бывало, что офицер, который не чувствовал в себе морских способностей, сам начинал сознавать, что он не годится для строевой службы, и искал места по гидрографии, педагогике или портовой деятельности и тем очищал линию. Правда, что он часто продолжал носить морской мундир, но с выбытием его из службы на него не смотрели, как на будущего командира.

Переход на должность старшего офицера давал еще раз могущественное средство, чтобы задержать движение по службе офицера, не подающего надежд. Дело в том, что в прежнее время на должность старшего офицера выбирали сами командиры, а так как каждому командиру весьма важно, чтобы у него был хороший старший офицер, то плохих никто не брал, и они в силу этого выбывали из строевой карьеры. Желание быть своевременно выбранным в старшие офицеры заставляло молодых офицеров стремиться к тому, чтобы старшие считали их хорошими офицерами, и это могло иметь лишь благотворное влияние на службу. Выше приведенный порядок назначения на должность старшего офицера с точки зрения тактической, надо признать целесообразным. Таким образом в прежнее время офицер подвергался суровому жизненному экзамену — на морской глаз в должности вахтенного начальника и еще более суровому жизненному экзамену—на знание морского дела при назначении старшим офицером.

При дальнейшем прохождении службы офицер продолжал подвергаться не менее строгим испытаниям на морской глаз, вступив в командование тендером, бригом или, наконец, фрегатом. Суда эти исполняли мелкие поручения при эскадре, при чем неоднократно представлялся для начальства прекрасный случай оценить, в какой мере офицер достоин получить линейный корабль. Экзамен этот был на глазах всего флота, и тот, кто худо управлялся, не мог никому излить свое горе за то, что не двигался по службе, ибо всякий знал, что у него нет морского глаза. Чаще офицер сам чувствовал свою неспособность итти строевым путем и добровольно очищал вакансию для других, переходя на береговую должность, в которой он иногда оказывался весьма полезным для службы.

Офицер, который, наконец, с успехом прошел все вышеописанные испытания, действительно мог получить в командование корабль, и в несколько месяцев плавания в этой должности он имел возможность проделать все то, что ему придется делать в бою, ибо плавание эскадры в переменных ветрах представляло обширную практику, вполне схожую в смысле маневрирования с боевой.

253. Условия службы в настоящее время. Совершенно в ином виде сложилась морская служба в настоящее время.

Вахтенный начальник, даже при плавании в эскадре, практикуется очень немного. Идя в кильватер, как обыкновенно ходят, ему почти не случается прибегать к рулю; что же касается машины, то в этом отношении дальномер подскажет ему все. Офицер, совершенно не имеющий морского глаза, будет хорошо держаться в строе, если только будет внимателен к исполнению своих обязанностей, — морской глаз почти не требуется.

В должности командира миноносца офицер получает практику по управлению судном, но, во-первых, не все офицеры проходят эту школу; во-вторых, миноносец по отношению к броненосцу можно считать за шлюпку; в-третьих, если командование миноносцем надо считать, как средство распознать способности офицера, то на него надо так и смотреть, чего теперь нет.

Даже получив в командование броненосец, офицер не практикуется в том, что ему предстоит делать в бою, ибо из опасения столкновений, которые теперь ведут к гибельным последствиям, маневры мирного времени во всех флотах совершенно не похожи на то, что придется делать на войне. Было бы чересчур длинно давать здесь полную программу, как все это устранить. Вопрос о рациональном чинопроизводстве ожидает своего решения, и тот из флотов, в котором он будет решен правильно, получит большие боевые преимущества.

254. Военные порты. Вопросы, касающиеся личного состава, имеют для администрации первостепенное значение, но также весьма важно, чтобы административные принципы вели к боевой готовности и пригодности материальной части. Надо, чтобы были исправны корабли и порты, которые их питают. Каждый порт должен быть устроен таким образом, чтобы приписанные к нему военные корабли содержались в полной боевой готовности и могли выходить в море в самый кратчайший срок по получении приказания.

Кроме этого, порт должен быть снабжен всеми материалами и боевыми припасами, потребными для питания судов во время войны, и должен быть предусмотрен порядок, которым в военное время будут пополняться расходуемые материалы и припасы. Порт должен быть приспособлен для починки повреждений, могущих быть в бою, в возможно короткий срок. Принципы эти не составляют ничего нового, и

часть из них даже входит в законоположения. Дело на практике сводится лишь к тому, как, исполняя условия мирного времени, соблюсти вместе с тем все, что требует тактика во имя могущей быть войны.

255. Военный корабль. Военный корабль должен строиться для войны и в плавании должен содержаться в таком виде, чтобы быть готовым в самый короткий срок вступить в бой. С этой целью материальная часть должна содержаться в порядке, а личный состав путем учений и маневров приучен ко всем случайностям, могущим встретиться в бою и на войне. Вся судовая жизнь в плавании должна быть направлена к этим двум целям, и все, что не ведет прямо или косвенно к этому делу, должно быть отброшено, как излишнее и нездоровое.

256. Заключение. Позволим себе закончить наш труд по морской тактике указанием, что до сих пор по отношению ко всем морским наукам идет дружная работа разработки деталей. В некоторых случаях работа эта похожа на починку ветхого здания, причем, увлекаясь деталями, мы совершенно забываем о главных целях. Станем на точку зрения тактики и посмотрим на все здание — не надо ли его все в целом перестроить?

Намечая главные цели, тактика, кроме того, рассматривает способы, как наивыгоднейшим образом управлять людьми, чтобы они во время войны выказали наибольшую энергию и уменье, и как воспользоваться теми наступательными и оборонительными средствами, которыми корабли снабжены. В отношении управления людьми история дает нам много бесподобных примеров, на которые можно опираться, ибо человек остался тот же, что и был. Что же касается материальных средств, то в настоящее время средства эти не имеют ничего схожего с теми, коими пользовались во время великих морских войн, а потому, за исключением нескольких стычек, примеры боевого опыта отсутствуют, и в технике боя надо больше доверяться здравому смыслу, чем боевым примерам, которых совершенно недостаточно.

После Лисского сражения все стали говорить, что лучший строй эскадры для боя есть клин, что адмирал Персано сделал большую ошибку, построив свои суда в линию кильватера, и что эскадра его потому и была разбита, что вступила в бой в этом строе. В сражении при Ялу японский адми-

рал Ито был в линии кильватера, а китайский адмирал в строе фронта, который с упавшими назад флангами походил на строй клина. Результат сражения по отношению к строям был противоположный, а именно — кильватер выиграл, а клин или фронт проиграл.

Надо думать, что в обоих этих сражениях дело было выиграно одними и проиграно другими не вследствие принятия того или другого строя, а вследствие других причин. Мы не можем основывать тактические советы относительно строя на этих примерах, которые подтверждают лишь старую истину, что та сторона, которая худо дерется, бывает разбита.

ПРЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ, ВОЗБУЖДЕННЫМ НА ЛЕКЦИЯХ ВИЦЕ-АДМИРАЛА МАКАРОВА ПО МОРСКОЙ ТАКТИКЕ

Некоторая часть всего, вошедшего в статью Рассуждения по вопросам морской тактики, была изложена на лекциях, прочитанных автором настоящего труда в Кронштадтском морском собрании 2, 9 и 16 декабря 1896 г. По окончании лекций, согласно выраженному лектором желанию, Кронштадтское отделение Технического общества назначило у себя прения, которые состоялись 21 декабря того же года и 13 января 1897 г. Председательствование принял на себя почетный председатель, главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Н. И. Казнаков. Отчеты об этих прениях, печатавшиеся в газете «Котлин», проливают свет на некоторые части дела, а потому они помещаются ниже с некоторыми выпусками и небольшими редакционными поправками.

Первая беседа 21 декабря 1896 г.

21 декабря, к 7 час. вечера, в Кронштадтском отделении Технического общества собралось многочисленное общество, состоявшее преимущественно из офицеров флота и других родов оружия. Были участники беседы, приехавшие из Петербурга; в числе их мы заметили контр-адмирала Н. А. Зеленаго. К предстоящей беседе в аудитории минного офицерского класса были сделаны некоторые приспособления в обстановке: поставлен стол с правой стороны у доски для почетного председателя отделения вице-адмирала Н. И. Каз-

накова, принявшего на себя обязанность руководителя беседы; за другим столом, с правой же стороны, поместились инициатор этой беседы вице-адмирал С. О. Макаров и председатель отделения Технического общества, капитан 2 ранга В. Ф. Васильев; на левой стороне у доски находился стол для представителей морской печати.

В 7 час. 10 мин., открывая беседу, вице-адмирал Н. И. Казнаков обратился к присутствовавшим приблизительно со следующими словами: «Du choc des opinions jaillit la verité». «При обмене же мыслей людей, близко знакомых с делом и любящих его, истина обязательно должна выясниться. Нельзя не поблагодарить вице-адмирала С. О. Макарова за внесенную им лепту в дело разработки морской тактики. Надо надеяться, что, с другой стороны, предстоящий обмен мыслей может быть полезен и лектору, как материал для дальнейших работ. Я взял на себя руководительство в предстоящей беседе, чтобы она велась правильно и систематично. Порядок беседы такой: будут задаваться вопросы по одному какому-нибудь отделу и затем, после всего высказанного, я попрошу разъяснения Степана Осиповича, и тогда уже вопрос будет считаться исчерпанным».

Затем его превосходительство сказал еще несколько слов относительно делания докладов у доски, а не с места.

Первым читается письменное заявление капитана 1 ранга З. П. Рожественского, который не мог присутствовать на беседе вследствие болезни. В этой записке уважаемый оппонент, основываясь на отчетах о лекциях вице-адмирала С. О. Макарова, напечатанных в газете «Котлин», не соглашается с некоторыми взглядами лектора: относительно применения принципа взаимной поддержки и резерва к морскому бою; относительно вопроса о движении офицеров по службе в мирное время; порядка требующихся от матроса качеств, а также некоторых вопросов относительно защиты артиллерии броней и действия тараном. С сущностью возражений капитана 1 ранга З. П. Рожественского читатели познакомятся из помещенных ниже объяснений вице-адмирала С. О. Макарова, который отвечал на все пункты этой записки, представляющей одно из наиболее полных и веских возражений. Для охарактеризования заметки мы должны указать, что в ней, кроме указанных возражений, имеется несколько пунк-

тов, в которых высказывается полная солидарность автора заметки с лектором.

На вопрос почетного председателя: не имеет ли кто-нибудь сказать по артиллерии, капитан 1 ранга С. А. Скрягин заявил, что для серьезного ответа необходимо более продолжительное время для подготовки и что он будет отвечать письменно. Лиц, желающих высказаться по артиллерии, не оказалось.

На вызов почетного председателя сделать замечание по вопросам кораблестроения и механики выступил флагманский инженер-механик Е. М. Заозерский, который заявил, что такие работы, как исправление лопнувшей паровой трубы, не могут быть выполнены немедленно и что вообще серьезные работы возможно исполнить только с опытной командой, чего в военном флоте можно достигнуть только оставлением нижних чинов на вторичной службе. На вопрос руководителя беседы, чем можно объяснить продолжительное, безостановочное действие судовых механизмов с небольшим ремонтом на коммерческих пароходах, которые не имеют времени для продолжительных стоянок, докладчик сослался тоже на опытность команды, плавающей много лет на одном и том же пароходе.

На предложение высказаться по вопросам, касающимся минного дела, выступил целый ряд минных офицеров. Первым в этом вопросе выступил капитан 2 ранга В. В. Колокольцов, сказавший, что мина — несовершенное оружие и что на нее нельзя смотреть как на артиллерийский снаряд и предназначать для больших расстояний. Дальность стрельбы должна быть такая, чтобы меткость была около 100%. На минный выстрел дано смотреть как на длинный таран или как на мину с длинным шестом. Относительно помещения минных аппаратов в подводной части или надводной докладчик, указывая, что мина должна быть сохранена к моменту сближения судов, отдает преимущество подводным аппаратам. В тактике действия минами В. В. Колокольцов высказался за стрельбу по траверзу неприятеля.

Следующим докладчиком по минному делу выступил лейтенант Н. Л. Кладо, который по вопросу о надводных аппаратах сказал, что гораздо большую опасность, чем взрыв зарядного отделения мины, представляет разрыв ее резервуара со сжатым воздухом, причем сослался на мнения некоторых

иностранных адмиралов и морских писателей, доказывающих преимущества подводных аппаратов в смысле их безопасности. Говоря о разрыве резервуаров и опытах, произведенных с этой целью за границей, докладчик привел случай разрыва резервуара мины от удара в него форштевнем шлюпки.

После этого вышел капитан 2 ранга В. В. Колокольцов, который, будучи сторонником подводных аппаратов, считает однако происходящие при разрыве резервуара разрушения не столь большими, как это привел предыдущий офицер. Был даже случай падения мины и удара о палубу, причем резервуар не пострадал. Объяснение такого разноречия можно отчасти приписать хорошим качествам употребляемых у нас обуховских резервуаров. Взорвавшийся на одном из судов воздухохранитель, равный по объему разервуару мины, хотя и причинил некоторый вред, но не имел никакого значения для безопасности судна. Опасный взрыв зарядного отделения может произойти, если удар придется по капсюлю.

Вышедший затем лейтенант П. П. Левицкий сообщил, что на основании опытов, принимая за цель не единичный корабль, а целую кильватерную колонну, стрельба на большие расстояния, предлагаемая вице-адмиралом Степаном Осиповичем, может дать благоприятный результат. Возможность эта еще более увеличивается, если применить к минам предложенный в Австрии прибор Обри, основанный на принципе жироскопа [1]. Относительно помещения аппаратов он скорее сторонник надводных. Опасность надводных аппаратов до сих пор не подтверждалась боевым опытом морских сражений. В вопросе о действии взрыва зарядного отделения и резервуара докладчик сходится с мнением капитана 2 ранга Колокольцова и приводит мнение, выраженное по этому поводу собранием минных офицеров. На вопрос капитана 2 ранга А. Г. Лозинского, сохраняет ли мина, приспособленная к дальнейшему выстрелу, свои качества для небольших расстояний, докладчик объяснил, что получается мина с меньшим ходом, но сохраняющая все другие качества.

Затем последовал между капитаном 2 ранга Колокольцовым и лейтенантом Левицким обмен мыслей по поводу того, что считать за цель при дальней стрельбе: одно судно или

---

[1] На прибор этот указывает между прочим и капитан 1 ранга Рожественский в своей записке.

эскадру, так как по замечанию В. В. Колокольцова, отклонения мины, приведенные лейтенантом Левицким в таблице, выражены в кабельтовых. Обмен мыслей был также и относительно применения жироскопа и американских мин.

Последним до перерыва беседы говорил лейтенант А. Г. Покровский о недостатках дальней стрельбы и что неприятель может уклониться от мин, увидев минный залп, на что лейтенант Левицкий заметил, что в этом случае перед выпусканием мин можно усилить артиллерийский огонь.

После перерыва, продолжавшегося около 20 мин., дальнейший обмен мыслей возобновился докладом лейтенанта П. П. Муравьева, предложившего иметь одновременно приготовленные мины для больших и малых дистанций и советовавшего аппараты ставить под разными углами, чтобы при дальнейшей стрельбе в неприятельскую колонну увеличить вероятность попадания. При стрельбе на большие расстояния вследствие малой скорости мин след их менее заметен и при малейшей ряби совсем не виден неприятелю. Затем тот же докладчик сказал несколько слов относительно возбужденного лектором вопроса, можно ли стрелять минами в холодной воде; по его мнению, низкая температура воды не может служить препятствием для действия минами в бою.

Лейтенант П. П. Македонский говорил о значении полноты образования зарядного отделения и о полезности увеличения широты усов ударника, на что указывал вице-адмирал С. О. Макаров. Штабс-капитан Ф. И. Престин говорил о влиянии курса неприятеля на меткость стрельбы, подтверждая выводы, сделанные лектором.

По окончании замечаний по вопросам минного дела снова выступил лейтенант Н. Л. Кладо, но уже с мыслями, относящимися к чисто тактической стороне дела, причем вся речь его посвящена была защите принципа взаимной поддержки, тесно связанного с принципом сосредоточения сил, который надо считать незыблемым. Сосредоточение сил со стороны нападающего может быть достигнуто лишь тогда, когда удастся напасть на часть противника, что возможно только при нарушении взаимной поддержки у атакуемого. В доказательство высказанного положения лейтенант Кладо указал, за недостатком времени, только на Абуксирское и Трафальгарское сражение, в которых Нельсон, очевидно, действовал таким образом, что взаимная поддержка у ата-

жуемого была нарушена. Нападения в одном случае на авангард на якоре, а в другом на арьергард на ходу, были так рассчитаны, чтобы свободные суда не могли подойти и оказать поддержку атакованной части. Кроме сказанного, лейтенант Кладо приводил еще некоторые доказательства в пользу высказанного принципа.

Последним докладчиком явился штабс-капитан Ф. А. Тимофеевский, указавший на строй двойного пеленга, как наилучший, по его мнению, для эскадры, держащейся ночью в море.

Этим закончилась беседа, и к доске вышел вице-адмирал С. О. Макаров, начавший свое объяснение:

«На моих лекциях я разбирал вопрос об одиночном бое и бое эскадренном. Я однако не коснулся случая, когда одному кораблю приходится сражаться против целой эскадры, и вот в настоящую минуту я нахожусь именно в положении корабля, атакованного с разных сторон неприятелем и неприятелем, хорошо вооруженным самым сильным оружием — знанием. К счастью, однако же в этом сражении обе стороны имеют одну цель, а именно: выяснение истины, а потому возможно полное примирение без кровопролития.

«Начну с записки капитана 1 ранга Рожественского, который затрагивает вопрос о взаимной поддержке. Также этого подробно коснулся лейтенант Кладо, который указал, что в сражениях как при Абукире, так и при Трафальгаре побежденный недостаточно придерживался или не мог придерживаться принципа взаимной поддержки, отчего и был побежден. Думаю, что поводом к этим замечаниям послужила недостаточная полность изложения моего на сообщении, что весьма понятно, ибо в трех лекциях немыслимо передать полностью всю морскую тактику. Мои слова относительно взаимной поддержки могли подать повод думать, что я против этого принципа. Это не так; я высказался, что принцип этот нужно применять осмотрительно, что применительно к флоту лучшая поддержка своим есть дружное нападение на чужих. Я боюсь, что командир, усвоивший себе принцип взаимной поддержки, может в жарком бою выпустить из рук судно, которое почти разбито и не оказывает сопротивления, и устремится на помощь своему судну, атакованному более сильным противником. Опасность принципов заключается именно в том, что они могут быть неправильно истолкованы

«Может случиться, что у какого-нибудь корабля в бою испортится машина и он выйдет из строя, а следующий за ним, руководствуясь принципом взаимной поддержки без сигнала адмирала, выйдет из строя и останется при поврежденном корабле. Такое действие будет безусловно неправильно, и перед боем адмиралу надобно будет растолковать кому следует, что принцип взаимной поддержки нужно понимать в смысле дружного боя, а не помощи одного корабля другому, которая должна быть поставлена на второстепенный план. Дело же первостепенной важности — разбитие неприятеля.

«Заговорив о принципах вообще, позволяю себе сказать еще раз, что к ним надо относиться осмотрительно. Коломб и Мэхен проповедуют, что раньше, чем предпринимать десантную экспедицию, нужно уничтожить военный флот противника. Руководствуясь этими принципами, японский адмирал Ито должен был сначала уничтожить китайский флот, а потом уже приняться за содействие армии фельдмаршала Ямагато. Для уничтожения китайского флота надо было перейти к порту Артур и брать этот порт с моря или же блокировать порт, чтобы запереть в нем китайский флот. Операции на берегу от этого, без сомнения, сильно пострадали бы, ибо движение береговой армии и подвоз провианта всецело зависели от поддержки флота. Береговые перевозочные средства были крайне недостаточны, и Ямагато требовал, чтобы перевозка всех материалов была как можно дальше от линии операции, да и время не ждало — приближалась холодная пора. Ито, вероятно, понимал, как важно уничтожить китайский флот, но обстоятельства заставляли Ито поступить иначе. При более энергичном противнике может быть следовало поступить иначе, но в тех обстоятельствах, в которых был адмирал Ито, выбор рода действия был правилен и оправдался в деле. Отсюда мы можем вывести заключение, что Наполеон был прав, когда сказал, что на войне о б с т а н о в к а п о в е л е в а е т.

«Об общих принципах можно сказать, что их нужно изучать, но для войны важнее всего глазомер, т. е. уменье ясно представить себе все обстоятельства и в зависимости от них выбрать должное решение, руководствуясь главной идеей — разбить неприятеля и опираясь прежде всего на свой собственный здравый смысл.

«Второй вопрос, на который указывает капитан 1 ранга Рожественский, есть принципиальный вопрос о резерве. Он полагает, что в кильватерной колонне концевые корабли составляют как бы резерв; с этим я вполне соглашаюсь, но это есть резерв вынужденный, а не умышленный. Высказываясь за преимущество кильватерного строя в бою, я именно имел в виду то важное преимущество этого строя, что в нем, в случае выбытия одного корабля, другой заступает его место. Вследствие вышесказанного и по доводам, приведенным мною в своем месте, я вообще высказываюсь против оставления резервов в морском сражении.

«Капитан 1 ранга Рожественский полагает, что производство за отличие нельзя делать без подавления чувства воинской части в обойденных. На своих лекциях я указывал, что в прежнее время порядок службы был таков, что офицер, не имевший морского глаза, сразу чувствовал свою неспособность продолжать строевую морскую карьеру. Он выбывал из линии и тем давал возможность другим офицерам двигаться быстрее. Я высказался, что было бы желательно и теперь ввести такие задачи по маневрированию, на которых молодой офицер мог бы проверить себя: годится ли он для строевой службы или нет. Вот, по моему мнению, желанное средство, как достигнуть должного выбора лиц, подлежащих повышению до командирского звания.

«Капитан 1 ранга Рожественский сказал, что по моему мнению, в деле воспитания матроса сообщение ему познаний играет не очень важную роль. Я лично придаю огромное значение знанию. Вся жизнь в плавании должна быть организована так, чтобы обучение шло успешно; без знания очень трудно управлять сложными машинами, которыми наполнен корабль, но другие качества в матросе я ставлю выше знания, ибо они имеют большее значение. Например, я ставлю выше всего здоровье и выносливость, потому что если человек незнающ, то он в бою будет работать худо, а если он болен, то он в бою работать совсем не будет. Также, если человек не приучен к дисциплине (что трудно себе даже представить), то он не будет делать того, что ему приказывают; следовательно, сражаться будет невозможно, отчего и привычку к дисциплине надобно поставить выше знаний.

«Многие из бывших на моих лекциях говорили мне, что не понимают, как я намерен после одного удара тараном на-

носить другой и третий; что лишь бы нанести один удар и то было бы хорошо. Не спорю, что удар нанести очень трудно, но когда удар нанесен, тогда надобно принимать меры, чтобы усугубить повреждения противника, и это очень просто».

Здесь адмирал, сделав предположение, что неприятельскому судну нанесен удар в правый борт, объяснил на чертеже у доски, что вследствие хода судно, получившее удар, будет освобождаться от тарана; этому надо воспрепятствовать, дав полный ход соответственной машине, чтобы нажать тараном на пробоину и распороть обшивку. Затем адмирал привел известный случай с пароходом Utopia, который распорол себе обшивку, навалив на таран броненосца Anson. После этого лектор продолжал следующее:

«Замечание, что многие тактические требования не могут быть удовлетворены техникой, совершенно правильное. Тактика должна указывать путь технике; без этого усовершенствования могут пойти не в том направлении, которое желательно. Техника увлекается техникой, и если не будет веяния со стороны или указаний от науки, стоящей выше, то результатом явится большая непроизводительная работа.

Для удобства я сгруппирую мысли, которые высказали различные лица, принимавшие участие в беседе.

«По вопросу о стрельбе на дальние расстояния капитан 2 ранга Колокольцов привел доводы стрельбы. Он начал с того, что тактика требует жертвовать меткостью для увеличения расстояния. Я так вопроса не ставил. Я считаю, что пусть меткость на близкие расстояния останется прежняя, а на дальние расстояния нужно взять ту меткость, какую техника может дать. Таким образом, введение стрельбы на большие расстояния не должно быть достигнуто в ущерб стрельбе на близкие расстояния.

«Перехожу к вопросу о том — возможно ли рассчитывать, что минная стрельба в бою даст 100% полезных выстрелов. Минные специалисты считают, что хорошо пристрелянная мина так правильно сохраняет свой курс, что можно на близкие расстояния рассчитывать на 100% попадания. Орудийная стрельба на полигоне тоже ведется с точностью до дюймов, но в действительности пальба бывает совсем иная. Даже и на практической стрельбе весьма часто пирамидальные щиты возвращаются с пальбы совсем нетронутые. Боевой же

процент попадания ужасно мал, а в особенности на стрельбе, проходя контр-галсами.

«Покойный адмирал Г. И. Бутаков задавал задачу—пройти вплотную к щиту и сделать по нем залп. Казалось бы, нет ничего легче, как попасть в щит, когда проходишь вплотную, но в действительности щит часто оставался целым. Нынешним летом один корабль стрелял минами в другой, шедший с ним параллельным курсом в расстоянии $2^1/_2$ кабельтовых, и ему удалось попасть далеко не с первого выстрела. В бою условия будут труднее, и о 100% попадания нельзя и мечтать.

«Главное затруднение в стрельбе на близкие дистанции заключается в выборе момента для выстрела. Стрельбу на дальние дистанции я рекомендую в особенности по эскадре. Цель будет так велика, что промахнуться в нее очень трудно. Положим $^3/_4$ числа мин пройдут в промежутки между кораблями, т. е. попадание будет 25%, то и с этим можно помириться. Лейтенант Левицкий дал несколько интересных указаний, свидетельствующих, что стрельба на дальние расстояния может быть действительна, а лейтенант Муравьев прибавил, что след мины, идущей умеренной скоростью, даже при ветре в 2 балла, издали почти не виден. Это тоже говорит за стрельбу на дальние расстояния, ибо устраняет возможность уклониться от мины при ее приближении. Говоря о стрельбе минами на дальние расстояния по эскадре, идущей в кильватерной колонне контр-галсом, я имел всегда в виду выстрелы по траверзу, т. е. такие выстрелы, при которых мина пойдет по траектории, перпендикулярной к курсу судна, причем мине придется пройти расстояние между колоннами по кратчайшему пути. Условия стрельбы на разные расстояния вызывают перемену пружин; пока еще такая операция делается не особенно скоро, но нет никакого сомнения, что техники найдут возможность приспособить это дело так, чтобы оно производилось в самый кратчайший срок.

«Были высказаны мнения против установки надводных аппаратов для выбрасывания мин Уайтхеда. Лейтенант Кладо цитировал мнения различных писателей, говоривших об этом предмете. Все эти писатели считают надводные аппараты более опасными для себя, чем для неприятеля. Капитан 2 ранга Колокольцов также говорил, что намечен путь к переходу на подводные аппараты, и признает, что надводные

аппараты представляют опасность как в случае взрыва заряда, так и в случае разрыва резервуара. Он однако указал, что во время несчастья, бывшего на одном судне, было убито два человека, палуба в месте взрыва немного приподнята, но разрушение нельзя признать серьезным, и оно, разумеется, не вывело бы корабля из боя. Лично я, основывая свое мнение на опытах, бывших на полигоне, и на несчастном случае взрыва мины на поповке, полагаю, что взрывы эти не произведут большого опустошения главным образом потому, что детонация пироксилина будет неполная. Вред от взрыва резервуара или зарядной камеры будет еще меньше, когда вся мина будет помещаться или на верхней палубе, или за бортом. И то, и другое, с точки зрения технической, вполне исполнимо, и к этому надобно стремиться.

«Я, разумеется, признаю, как и все, что мина в подводной части защищена более, чем в надводной, но, пока еще не изобретено подводных поворотных аппаратов, я стою за надводные. Поэтому следует в дополнение к подводным аппаратам ставить надводные с таким обстрелом, чтобы совершенно не иметь мертвых углов, и вести стрельбу минами, как пушками, стреляя по мере заряжания. Иначе корабль, имеющий испорченную машину, остается в беспомощном положении».

По окончании беседы его превосходительство почетный председатель выразил в коротких словах отрадное чувство, вызванное результатом беседы и тем горячим участием, которое в ней приняли, особенно минные офицеры.

Вторая беседа 13 января 1897 г.

В начале беседы главный командир, опять принявший на себя председательствование прениями, предоставил слово вице-адмиралу Макарову, который сказал приблизительно следующее:

«Я позволю себе сделать несколько дополнений к сказанному мною в первом собеседовании. Мне случилось говорить с одним из компетентных лиц по психологии, которого я однако не вижу на настоящем собрании. Он сказал мне, что приведенное мною название «военная психология» не совсем правильно; что существует лишь одна психология, как наука, и что принципы ее достаточно хорошо обоснованы; что разби-

равшийся мною вопрос о влиянии нравственного элемента на успех боя не может составлять отдельной науки; что это есть скорее бытовая сторона морского дела, которая может быть изучаема, но которая не может составить отдельной науки «военная психология», ибо такой науки нет. Сожалею, что лица, о котором я упоминаю, нет здесь, ибо тогда мы услышали бы доводы его, высказанные более точным и верным способом. С мнением о том, что психология одна, нельзя не согласиться, но и всякие другие науки, как астрономия, география, медицина, также можно признать цельными науками, а между тем мы видали, что в практике никто не отрицает «мореходной астрономии», разбирающей способы и приемы, необходимые для моряков; «военной географии», которая дает географические данные для выяснения военных операций прошлого и будущего; «судебной медицины», касающейся различных тонкостей медицины, потребных для выяснения истины при судебных разбирательствах, и пр. Подобных примеров можно привести множество, а потому мы не видим причин, почему не могла бы существовать «военная психология», которая дает военному делу весьма ценные указания. Военное дело нуждается в этих указаниях. Значение общей психологии, как науки, от введения «военной психологии» нисколько не пострадает.

«Затем я еще хочу коснуться возбужденного в минувшем заседании руководителем беседы вопроса о том, почему машины коммерческих пароходов в море работают полным ходом без остановок, тогда как машины военных судов требуют остановок. Предмет этот, действительно, до крайности важен, и по этой части я беседовал со многими механиками коммерческих пароходов. В дополнение к тому, что мною сказано было в статье На пароходе City of Peking, я могу прибавить кое-что, о самом большом из быстроходных пароходов в мире — Campania, на котором я сделал переход из Нью-Йорка в Ливерпуль. Несмотря на зимнее время, переход был довольно быстрый, а именно 5 дней 13 часов 14 минут, со средней скоростью 21, 7 узла. Машины на этом переходе, как и всегда, работали самым полным ходом, какой они могут дать. Дыхательный клапан открыт во всю, и никакой, отсечки не было поставлено. Механик говорил мне, что при хоро-

щих кочегарах котлы дают достаточно пару, но что бывают случаи, когда они дают даже больше, чем цилиндры высокого давления могут взять, и тогда он опускает излишний пар в промежуточные цилиндры, ибо от него требуют прежде всего ход. При таких условиях все подшипники работают под сильным давлением, и однако ни один подшипник не греется. Я спустился в машину в первый же день, и мне показалось, что в левой машине один из подшипников немного стучит. Механик подтвердил, что стук действительно есть, но что этот подшипник иначе держать нельзя. Он уверенно сказал мне, что стук до прихода в Ливерпуль не увеличится, в чем я и убедился впоследствии.

«Механик парохода Campania сказал мне, что дело все не в опытности людей по смазке машин на ходу, а в должной сборке подшипников, что практика машинистов на ходу не имеет существенного значения. Надобно, чтобы они умели должным образом собирать машину, и тогда она будет работать совершенно правильно. Новые машины на коммерческих пароходах имеют одну-две заводские пробы, после чего пароход грузится и идет полным ходом в рейс, причем первый рейс есть показной, а потому должной сборкой подшипников стремятся достичь того, чтобы машина работала правильно. Мне показывали на коммерческих пароходах разные приспособления, которыми определяется натяг подшипников, а на военных судах я не видел этих приспособлений. У новых машин нажимание подшипников вольные механики вероятно производят по каким-нибудь общим правилам, а у старых машин по каждому подшипнику имеется целая коллекция свинцовых проволок и прочих примет для должного нажатия подшипников. Не в этом ли и заключается главный секрет того, что машины коммерческих пароходов в море работают без отказа?»

Затем председатель собрания вице-адмирал Н. И. Казнаков предложил присутствующим высказаться по вопросам судовой механики, затронутым на лекциях «о морской тактике».

Первым вышел на это предложение председатель общества морских инженеров, полковник А. И. Пароменский. Вслед за ним говорили инженер-механики А. Л. Просинский, Г. Н. Пио-Ульский, В. Я. Накоренко. Доклады эти в газете «Котлин» приведены полностью, но так как обсуждаемый вопрос имеет

специально механическое значение, то речи вышеприведенных лиц выпускаются, тем более что в своей ответной речи, приводимой ниже, лектор вкратце резюмировал выводы гг. механиков.

По окончании доклада Г. Н. Пио-Ульского, в 8 час. 45 мин., был объявлен перерыв на $1/4$ часа. После перерыва в 9 час. вечера обмен мыслей продолжался. Так как на предложение руководителя беседы, не желает ли кто-нибудь сказать по вопросам судовой механики, докладчиков более не нашлось, то вопрос объявлен исчерпанным.

На вызов высказаться снова по вопросам минного дела и другим выступил капитан 2 ранга А. В. Протасьев, который начал со стрельбы минами на дальние расстояния. По мнению докладчика, такая стрельба возможна, но должна быть систематизирована, т. е. нельзя выпускать мины наудачу. Хотя мина — оружие близкого боя и служит последним средством для потопления уже подбитого судна, но могут быть случаи, когда и стрельба с больших судов на дальние расстояния имеет боевое значение. Положим, встречаются две эскадры в строе кильватерных колонн, причем расстояние между кораблями и скорость приблизительно одинаковы в обеих эскадрах. Положим, 1-е судно первой эскадры выпустит мину, затем 2-е судно, придя в ту же точку, выпустит свою мину по следу первой мины и т. д.; получится ряд мин, идущих в кильватер одна другой. Если первая мина попадает в 1-е судно второй эскадры (неприятельской), то 2-я мина попадает во второе судно и т. д.; это, разумеется, случай идеальный. Если этого и не произойдет, то во всяком случае ряд мин, идущих в кильватер на пересечку курса эскадре, представит для нее большую опасность. Если вследствие этой линии мин эскадра должна будет изменить курс, чтобы уклониться, то и это уже очень важный факт, доказывающий важность стрельбы на большие расстояния. Стрельбу на дальние расстояния с миноносок докладчик считает нецелесообразной, так как миноносцы имеют малый запас мин, которые надо беречь для более верного удара с близкого расстояния.

Относительно строев для современных судов (броненосцев, крейсеров и минных крейсеров), по мнению докладчика, для крейсеров строй кильватера самый выгодный, так как дает возможность действовать бортовой артиллерией. Строй

этот очень гибок, но для управления труден, вследствие зависимости от переднего и заднего мателотов. При порче одного из судов и выходе его из строя трудно заполнить образующийся промежуток. У современных броненосцев линия наибольшего артиллерийского огня лежит в переднем прямом угле (между носом и траверзом). Строй для броненосцев не должен быть растянут, должен быть удобным для управления и обеспечивать взаимную помощь. В строе должно быть защищенное место, куда могли бы временно помещаться поврежденные и вышедшие из строя суда. Так как эскадра не может останавливаться и даже уменьшать ход, то докладчик предлагает оставлять поврежденные корабли под прикрытием миноносцев.

Для удовлетворения высказанным условиям докладчик предложил для броненосцев строй т р е х р а д и у с о в. Суда эскадры в этом строе располагаются по трем радиусам (угол 120° между радиусами); в центре помещается адмиральский корабль; головные корабли передних радиусов самые сильные броненосцы; передние два радиуса составляются из броненосцев, а задний — из более мелких судов; у головных кораблей и около центра в углах помещаются отряды миноносцев. Докладчик на чертеже объяснял удобства этого строя и передвижение его.

В конце доклада А. В. Протасьев указал на неправильность оценки судов по водоизмещению, которое дает только знание веса металла, употребленного на постройку корабля. Артиллерия и машина тоже не дают полной оценки. По мнению докладчика, надо ценить корабли по их н е п о т о п л я е м о с т и (запасу пловучести). Указаний подобной оценки нигде нет, и она должна быть разработана корабельными инженерами.

После доклада капитана 2 ранга А. В. Протасьева вышел к доске капитан корпуса флотских штурманов Ф. И. Престин, который, по возбужденному лектором вопросу о влиянии угла движущейся цели на угол рассеивания, показал вычисленными им кривыми, какое большое значение имеет курс корабля относительно атакующей его мины, когда она его встречает и когда нагоняет под одним и тем же углом в 45° к диаметральной плоскости. Результаты получились крайне интересные: в последнем случае (когда мина догоняет при большой скорости неприятеля — 22 узла) угол

рассеяния можно допустить в шесть раз больше, чем в первом.

Вышедший затем лейтенант П. П. Левицкий подтвердил справедливость вычислений капитана Ф. И. Престина и обобщил их графически и на другие случаи.

Затем лейтенант барон В. Н. Ферзен сообщил выдержки из статьи лейтенанта Гейнц (J. Heinz), напечатанной в 1894 г. в одном из австрийских журналов и трактующей о значении боевых электрических фонарей (прожекторов) и о применении их на эскадре, принужденной плавать ночью в неприятельских водах, а также связи подвижной береговой обороны с флотом и о тех удобствах, которые при этом может получить флот.

После лейтенанта барона Ферзена снова выступил докладчиком капитан 2 ранга А. В. Протасьев, доклад которого походил на прекрасную самостоятельную лекцию. Докладчик начал с того, что нравственная сила борющихся сторон, а также знание характера своего народа и противника составляют главный успех войны. Очертив подробно национальный характер Англии, он предлагал в войне с ней подражать знаменитому голландскому адмиралу Рюйтеру; в войне же с Германией, как страной, имеющей с нами общие реки, по мнению докладчика, следует брать пример в междоусобной войне Северо-Американских Штатов. Затем докладчик в нескольких словах сказал о полководце и качествах матросов, охарактеризовав при этом русские войска.

После капитана 2 ранга Протасьева слово было дано лейтенанту Н. Н. Беклемишеву, который предупредил аудиторию, что выступает не в качестве оппонента, а как слушатель лекций адмирала Степана Осиповича и морских бесед и как читатель русских и иностранных морских книг. Следя внимательно за морской литературой, докладчик может утвердительно сказать, что многое, предложенное в разное время адмиралом, и высказанные им идеи начинают, спустя лишь несколько лет, предлагаться и пропагандироваться за границей выдающимися иностранными моряками и возвращаются иногда к нам с присвоенным этим идеям иностранным именем. В числе подобных работ можно указать: вопросы о непотопляемости судов, разбор боевых средств корабля, выработку наилучшего типа боевого корабля и т. д. На основании сказанного, чтобы впредь нам не делать подобных ошибок, док-

ладчик предлагает к идеям вице-адмирала С. О. Макарова относиться с большим вниманием и посмотреть на предъявляемые адмиралом предложения, как на «заказ», требуемый задачами тактики, и постараться совместно с адмиралом этот заказ выполнить. Так на это дело смотрит и сам адмирал и высказал это в своей речи в конце первой морской беседы. Действительно многое, казавшееся недавно невыполнимым, в настоящее время осуществлено. Вопрос, например, о предпочтении вертикальных или горизонтальных судовых машин может быть решен переходом на совершенно другие типы, например паротурбины, если обыкновенные машины не удовлетворяют требованиям тактики. Точно так же надо смотреть и на другие вопросы. Восстановление истины относительно самостоятельности и плодотворности работ русского адмирала, идеи которого часто опережают запад, вызвало дружные аплодисменты слушателей по окончании доклада.

На последнюю часть этого доклада полковник А. И. Пароменский весьма основательно заявил, что оппозиции в докладах по вопросам судовой механики безусловно не было, так как доклады эти были только ответами техников на предложенные им технические вопросы, и что эти вопросы были точно редактированы им в начале доклада. По его мнению, докладчики по вопросам судовой механики, сознавая всю важность вызванных адмиралом вопросов, отнеслись к ним без малейшей тени оппозиции. Разъяснение полковника А. И. Пароменского, как удалившее небольшую случайную тучку с горизонта, было покрыто также дружными аплодисментами.

На этом и закончились доклады второй беседы, и к столу вышел вице-адмирал С. О. Макаров, который, с присущими ему опытностью и знаниями, ответил на все доклады приблизительно в следующих словах:

«Я был очень тронут тем, что высказали в конце настоящей беседы лейтенант Беклемишев и полковник Пароменский, тронут, вследствие малой привычки слышать доброе слово. Постараюсь однако справиться с собой и перейду к предметам собеседования. Мне удалось услышать сегодня чрезвычайно много интересного, и так как весь труд по тактике я предполагаю издать отдельной книгой, то был бы очень рад получить письменно те мысли, которые сегодня высказывались, дабы те, которые ближе касаются тактики, напечатать в приложении к труду, где я намерен также поме-

стить свои тактические приказы и описания тех маневров, которые были исполнены при тактических занятиях практической эскадры.

«Высказанные по механической части замечания сводятся к нескольким главнейшим пунктам, в числе которых первое место занимает вопрос об относительной конструктивной слабости машин военных судов, происходящей от того, что у военных судов стремятся получить индикаторную силу при наименьшем весе. Если в самом деле погоня за весом дает ненадежные машины, то является весьма важный вопрос о том — правильно ли делают, пренебрегая прочностью машин и гоняясь за получением лишь скорости. Не лучше ли пожертвовать узлом или двумя скорости, дабы получить большую выносливость машин. Мы однако склонны думать, что причины остановок на военных судах не могут быть объяснены исключительно конструктивной слабостью. Как бы слабо машина ни была проектирована по отношению к полному ходу, она безусловно крепка для малого хода, и вот на этих-то малых (сравнительно) ходах машины военных судов требуют частых остановок.

«Были высказаны мысли, что машины коммерческих судов потому не приходится стопорить, что они работают постоянно одним и тем же ходом. Это не совсем так. Например, пароходы, делающие рейсы между С.-Франциско и Гонг-Конгом, в зимнее время очень часто должны уменьшать свой ход вследствие большого встречного волнения. Мне случилось итти на пароходе от W на O, и то мы $1^1/_2$ дня должны были итти уменьшенным ходом, а когда идут осенью с O на W, то уменьшенный ход приходится держать весьма продолжительное время. Однако же потребность сделать переход в срок заставляет механиков держать наибольший ход, какой обстоятельства позволяют, и они, можно сказать, поминутно пробуют прибавлять ход. Машина в этих условиях работает до крайности неравномерно: то она делает большое число оборотов, когда винт оголится, то малое число, когда винт вновь погрузится в воду. Машинист от ручки не отходит, и непривычному человеку, видящему это настойчивое желание получить бо́льший ход, кажется, что механики умышленно желают испортить машину. Между тем машина не портится и в этих крайне тяжелых условиях работает безостановочно. Никогда на военных кораблях при перемене

хода в эскадре не обременяют машин в такой степени, в какой они обременены на коммерческих усиленным ходом против большого волнения.

«Тот взгляд, что будто подшипники, собранные для полного хода, не соответствуют малому ходу, не разделяется вольными механиками, и они говорят, что если подшипник собран так, что годится для полного хода, то и малый ход ему будет чрезвычайно легко перенести. Напротив, может быть случай, что подшипник, собранный на малый ход, выдерживает его хорошо, а при полном будет греться. Поэтому надобно всегда собирать машины для полного хода, ибо при этом она годна для работы всякими ходами.

«Были указаны факты, что крупные поломки машинных валов и пр. бывают на коммерческом флоте и неизвестны по отношению к военному. Объяснение такому явлению очень простое. Военные суда ходят малым ходом, а на малом ходу развиваемая сила так мала, что она совершенно недостаточна, чтобы сломать вал. Число поломок валов на коммерческих пароходах, если его рассматривать в процентном отношении к количеству плаваний, весьма невелико.

«Высказаны были мысли, что на коммерческом пароходе, в случае необходимости остановить машину для поджатия подшипников, ее стопорят ночью, когда пассажиры этого не замечают. Я хаживал на коммерческих пароходах и знаю, как чутко относятся ко всему многие из неморяков. Внезапная остановка машин ночью может сделать то, что кто-нибудь из беспокойных пассажиров выскочит в коридор и начнет громко спрашивать, в чем дело, и тогда все пассажиры выскочат в коридор. Пароход, на котором это случится, получит весьма плохую репутацию, и компания, которой он принадлежит, понесет крупные убытки. Я скорее склонен думать, что действительно остановка машин на коммерческих пароходах есть явление исключительное. Я три года командовал пароходом Великий князь Константин, на котором личный состав машинной команды был с коммерческого флота, и я знаю, что такое механик и машинист с коммерческих пароходов. Вступив в командование, я, помня хорошо, как часто машины военных судов оказываются неисправными в море, позвал к себе механика и объявил ему, что предстоит военное время, при котором исправность машины играет первостепенную роль; нужна такая сборка, чтобы остановок в море

не потребовалось. На это механик заявил мне, что он ручается за машину, и действительно в течение трех лет пароход сделал 58 000 миль разными ходами — от самого малого до самого полного, без буксира и с самым тяжелым буксиром, и во всех случаях машина работала исправно. Один раз только, когда переменились механик и машинист, по выходе из Севастополя ко мне пришел механик и заявил, что один из подшипников постукивает. Он просил остановить машину на 5 минут и был очень сконфужен таким необычайным событием. Он заявил мне тут же, что случайность произошла вследствие того, что предшественник при сдаче не передал ему того, что следует, но неисправность больше никогда не случится, и она действительно больше не случалась. Это показывает, как важно при сдаче передать все подробности и особенности сборки, а между тем не дальше, как в прошлое лето, случилось, что одна весьма деликатная машина перешла из рук одного механика в руки другого без всякой сдачи, — случай, показывающий, что к такому важному предмету, как сдача машины, иногда относятся весьма поверхностно.

«Что машины военных судов повреждаются в море чаще, чем машины коммерческих, это факт, с которым надобно считаться. Пусть механики предъявят всякие требования, которые они хотят; их требования должны быть исполнены целиком. Если они скажут, что надобно ходить чаще полным ходом, то пусть корабли ходят полным ходом; если они скажут, что им нужны известных качеств машинисты, то надо во что бы то ни стало достать этих машинистов. Короче сказать, нет таких жертв, которые было бы жалко принести для достижения исправности машин. Дело это насущной важности, ибо в бою остановка машины, вероятно, тотчас же поведет за собой потерю судна.

«По отношению к другим высказанным здесь мнениям я постараюсь быть возможно более кратким. Капитан 2 ранга Протасьев предлагает строй трех радиусов с начальником флота в центре. Два радиуса под углом 45° к курсу направлены вперед, образуя из себя строй клина, как бы повернутого головой назад; 3-й радиус образуется из судов, назначенных быть в резерве и следующих в кильватерной колонне за адмиралом. Не разбирая подробно этого строя, могу сказать лишь одно, что при всех строях, кроме кильватера, нельзя повернуть эскадру без сигнала, что представляет ог-

ромное стеснение. Мне приходило в голову разработать вопрос о строе формы круга, располагая суда, назначенные для артиллерийского боя, по окружности, а миноносцы в середине круга. Удобство этого строя заключается в том, что заворачивать строй не приходится и что всякие перемены направления производятся простой единовременной переменой курса всеми судами. Если желаем из этого строя перейти в кильватерную колонну, то все суда сразу поворачивают на 8 R, потом головной берет желаемый курс, а остальные следуют ему в кильватер.

«При таком строе каждый корабль находится как бы в исходящем угле строя, и, следовательно, для его артиллерии горизонт хорошо открыт. Суда, находящиеся в стороне, противоположной неприятелю, будут составлять как бы резерв. Строй круга имеет то преимущество, что в нем нет флангов, которые можно было бы охватить и на которые можно обрушиться большими силами. Во всякое время можно, повернувшись сразу вправо или влево по 8 R, образовать кольцо, удобное для принятия атаки каким угодно строем, ибо у каждого корабля будет задний мателот, прикрывающий его от таранного удара. Есть, однако и невыгодные стороны кругового строя, заключающиеся в том, что нет точных указаний каждому судну относительно его места, и неприятель, подойдя к этому строю, всегда найдет две линии, по которым можно фланкировать его, т. е. вести стрельбу с большим вероятным процентом попадания. В заключение относительно круглого строя можно сказать, что он еще мною не разработан и что для практического испытания пригодности его ничего окончательного сказать нельзя.

«Капитан Престин и лейтенант Левицкий дополнили некоторые данные к возбужденному мною вопросу о стрельбе на дальние дистанции, и я могу лишь благодарить их за отзывчивость. Вывод капитана Престина о том, что для избежания минного удара выгоднее поворачиваться к мине, а не от мины, нельзя понимать буквально. Если мы имеем противника, выпустившего в нас мину по направлению 45° от кормы, то выгодно положить руль, чтобы еще более отвернуться, так как при очень острых углах пропадают те выгоды противника, которые были при направлении в 45°. В особенности это важно для судна, скорость которого недалека от скорости мины.

«Барон Ферзен дал нам весьма ценные данные относительно организации боевого освещения на эскадре для больших судов и разведчиков. Вопрос о дисциплине боевого освещения заслуживает всесторонней разработки, и желательно увидеть труд барона Ферзена в печати. Высказана была мысль, что нужно на малые суда ставить сильные прожекторы, ибо освещать местность будут именно малые суда. Мысль эта верна, но малые суда сильно качаются. Мне говорили, что Армстронг разработал приспособление, посредством которого боевые фонари автоматически удерживают свою вертикальную наводку. Если это так, то желательно возможно скорее ввести эти приборы, ибо они на качке окажут неоцененную службу.

«Капитан 2 ранга Протасьев привел весьма ценные исторические справки о влиянии нравственного элемента на успех во время войны; он умело развил ту идею, что никогда не следует при неудачах отчаиваться и что упорством в преследовании цели можно вернуть проигранное, если бы судьба предназначила в начале войны поражение. Он также указал, каким примерам надо следовать слабому флоту в войне с сильным. Я с большим удовольствием послушал его речь, полную глубоких и убедительных положений».

По окончании речи адмирала почетный председатель отделения и руководитель морских бесед вице-адмирал Н. И. Казнаков от лица всех присутствующих предложил благодарить вице-адмирала С. О. Макарова за его почин в деле разработки морских вопросов, который несомненно принес пользу и имел успех, что и доказывается таким многолюдством и интересом морских бесед. Громко и дружно раздавшиеся аплодисменты подтвердили, что предложение почетного председателя нашло отклик среди присутствовавших.

РАССУЖДЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ МОРСКОЙ ТАКТИКИ[1]

С тех пор, как вышли из печати мои статьи по М о р с к о й т а к т и к е[2], прошло уже достаточно времени, и мне пришлось слышать различные возражения по затронутым вопро-

---

[1] Напечатано в «Морском Сборнике» за 1897 г., № 7. *Прим. ред.*

[2] Написаны в 1896 г. и впервые напечатаны в «Морском Сборнике» за 1897 г., № 1—4. *Прим. ред.*

сам. Это дает мне повод коснуться вновь этого предмета, чтобы дать объяснения.

Самое крупное замечание, которое мне пришлось услышать относится к моим взглядам, что главное дело на войне составляют не принципы, а глазомер, помогающий распознать обстановку, и здравый смысл, подсказывающий рациональный выбор решения. Также я утверждаю, что решение вопросов морской тактики надо искать не в указаниях истории, а в изучении свойств оружия.

Я рекомендую осторожность, когда желаем опираться на принцип взаимной поддержки. На первый взгляд, что может быть симпатичнее принципа взаимной поддержки, который предписывает всем от мала до велика поддерживать друг друга? В сухопутной войне принцип этот кажется верен во всем и должен служить руководством полководцу при составлении диспозиций и при всяких перемещениях войск. Наполеон советует каждому полководцу по нескольку раз в день спрашивать себя, как он поступит, если неприятель покажется с правого фланга; как поступить, когда он покажется с левого, и т. д. Все такие советы имеют целью проверить — соблюден ли принцип взаимной поддержки при распределении сил. Не только полководец, но и всякий начальник должен руководствоваться им. Военный афоризм «сам погибай, а товарища выручай» есть тоже выражение принципа взаимной поддержки по отношению к каждому солдату отдельно. Таким образом этот принцип в применении к сухопутной войне верен для всего и для всех, начиная от полководца, кончая солдатом.

Также надо считать, что принципом взаимной поддержки требуется, чтобы в случае единовременной атаки одного или нескольких неприятельских пунктов атака повсюду была ведена дружно. В этом последнем отношении принцип взаимной поддержки широко применим на море так же, как и на суше, в других же отношениях принцип этот не находит себе такого просторного поля у нас, ибо в открытом море нет местных предметов, находящихся в нашем или неприятельском владении, и нет диспозиции войск, в которой надо предвидеть необходимость поддержки той или другой части. Разумеется, взаимная поддержка нужна всегда и во всяком военном деле, но я вижу большую опасность давать в виде

рецепта такое общее правило, ибо люди со слабой волей могут найти в нем оправдание своей недеятельности, опираясь на предположение, что они не рассчитывали на достаточную взаимную поддержку. Также взаимную поддержку некоторые могут истолковать в смысле помощи одного судна другому. Помощь эта не может принести существенной пользы во время боя, и взаимная поддержка в бою по отношению к своим кораблям должна сводиться к дружному нападению на чужих.

Вывод из всего этого тот, что, не отрицая важности значения принципа взаимной поддержки, следует однако морякам пользоваться им осмотрительно и давать себе ясный отчет, что взаимная поддержка для нас заключается главным образом в дружном нападении на врага с целью уничтожить его или принудить сдаться.

Пока насчитывается четыре главнейших принципа для морской тактики, а именно:

1) нападение большими силами на часть неприятельского флота;

2) нападение на слабую сторону неприятеля;

3) подставление неприятелю своей сильной стороны;

4) взаимная поддержка.

Оспаривать эти принципы нельзя, ибо они верны. Так же нельзя оспаривать, что буква *а* есть первая в русском алфавите, но если я буду доказывать, что вся мудрость науки заключается в знании порядка букв, то учащийся получит неправильное представление о науке. Также, если я все время буду доказывать, что вся военная мудрость заключается в знании четырех вышеперечисленных принципов, которые в сущности выражают одно и то же правило, то этим я дам неправильное представление о науке.

Предположим, что человек, желающий доказать всю важность принципов, напишет целую книгу, в которой разберет все сражения с целью подтвердить, что во всех случаях, когда держались четырех вышеперечисленных принципов, то побеждали, и наоборот, когда не держались, то победить не могли. Книга эта будет односторонняя; она хороша как отдельный ученый трактат, но она нехороша как учебник, ибо в учебнике должно быть отдано должное другим элементам, обеспечивающим успех, как-то: отваге, знанию морского дела, умелому управлению судном и пушками, глазомеру

начальников и пр. По этим причинам преувеличение в значении принципов нельзя признать особенно полезным.

Заговоривши о принципах тактических, не могу не упомянуть о принципах стратегических. В этом отношении представляют крупный вклад в морскую литературу труды Коломба и Мэхена. Оба эти труда вышли одновременно, причем они на основании исторических данных доказывают одно и то же положение, что главной задачей флота должно быть уничтожение неприятельского флота с целью овладеть морем. Оба вышеназванные автора доказывают путем исторических примеров, что всякий раз, когда отступали от этого правила, то несли потери или не могли достичь результатов и что нельзя безнаказанно нарушать этот основной принцип. По их мнению, нарушение его неминуемо влечет наказание. Мнения этих лиц приняты всеми, как доказанные, и мне не случалось встречать в печати противоположное мнение. Благодаря трудам названных лиц в морской стратегии был введен основной принцип, который должен был устранить шаткость и дать морским операциям должную стойкость.

Но вот начинается Японо-Китайская война, и японскому адмиралу Ито приходится решить план своих операций. Он, разумеется, знает принципы Мэхена и Коломба и хорошо понимает, что было бы рационально начать с того, чтобы уничтожить китайский флот, но часть его находится в двух северных портах, а часть стоит в южных. Блокировать все порты японский адмирал, по недостатку сил и отдаленности мест, не может. Если бы он заблокировал даже одни северные порты, то это повело бы к обнажению операционной линии, по которой к армии подвозили и провиант, и подкрепления, и боевое снабжение. Китайцы, пользуясь тем, что операционная линия открыта, могли из других неблокируемых портов южного Китая выслать слабые отряды и наделать много зла транспортам. Самое блокирование главнейших портов Артура и Вей-ха-Вей могло стоить больших потерь, ибо нет ничего легче, как ночью атаковать блокирующий флот миноносцами. Миноносцы блокируемого лишают возможности держать ночью тесную блокаду, а при нетесной блокаде блокируемый флот может прорваться незаметно и наделать беды в тылу. Эти ли соображения имел Ито или другие, я не знаю, но только он поступил не по принципу

Мэхена и Коломба. Он поставил себе задачей поддерживать армию фельдмаршала Ямагата, и так как в ее движении из Кореи в Китай она шла вдоль берега, то Ито доставлял ей морем все необходимое к месту ее нахождения, перенося постоянно дебаркационный пункт по мере движения армии. Когда китайская эскадра вышла из своего порта, Ито разбил ее, но затем, не стремясь выманить из портов уцелевшие суда, он продолжал свое прежнее дело, пока порт Артур не был взят с берега. По взятии порта Артур Ито мог бы сосредоточить все свои силы на Вей-ха-Вее, где стоял китайский флот, чтобы его уничтожить, но было отдано предпочтение другому плану, по которому флот конвоировал десант и содействовал его высадке. Затем, когда высаженные войска осадили Вей-ха-Вей с берега, Ито стал бомбардировать его с моря, уничтожил часть судов минными атаками, пока не довел эскадру и форты до сдачи. Я нахожу, что в данной обстановке (т. е. принимая во внимание плохое состояние китайского флота, стратегические соображения по общему плану войны и пр.) адмирал Ито поступил правильно, и так как его расчеты оправдались и действия увенчались замечательным успехом, то его винить нельзя. «Победителей не судят» — это изречение безусловно верно. Никто посторонний не может взвесить всех обстоятельств, а потому не может правильно судить. Если последовал успех, значит общая совокупность обстоятельств соответствовала расчету.

Я лично не сторонник раболепного поклонения принципам. По моему мнению, Мэхен и Коломб доказали лишь, что при парусном флоте следовало первоначально овладеть морем и что в парусное время море находилось в полной власти того, кто на нем преобладает. В какой мере это справедливо при теперешних материальных средствах — это вопрос. Прежде корабли могли по полугоду оставаться в море, не возобновляя своих запасов, и могли оперировать на огромном расстоянии от главной базы; современные корабли будут часто нуждаться в возобновлении угля. Поэтому вопрос о станциях или второстепенных базах играет теперь бо́льшую роль, чем прежде; прорыв для действия в тылу теперь легче, чем прежде; воюющая эскадра теперь может войти в море и, будучи сильнее неприятельской, заставит главные силы ее укрыться в свои порты. В известном отношении эта эскадра будет командовать морем, но если неприятель на этом море

имеет опорные пункты, то положение ее (вследствие сказанного в § 10) будет затруднительно, а если, кроме того, владеющий морем будет далек от своей базы, то сообщение с ней не будет обеспечено. На основании сказанного выше я советую изучать такие почтенные труды, как Мэхена и Коломба, но не считать, что выводы их, основанные на примерах парусной эпохи, безусловно верны в наш век машин и электричества.

Кроме главных принципов, есть еще второстепенные, которые назовем тактическими правилами. Правила эти, по моему мнению, надо искать не столько в истории, сколько в подробном изучении свойств нашего оружия, т. е. современных кораблей. Причина, почему я проповедую такую крайне непопулярную мысль, заключается в том, что материальная часть на флоте совершенно переменилась. Тактика исследует оружие, но оружие-то наше совершенно иное, откуда история почти никаких указаний по тактике дать не может, а между тем любители громких фраз постоянно твердят «на строго исторических началах» и так этими фразами злоупотребляют, что многие начинают действительно искать тактические правила в истории. Посмотрим, однако, допустимо ли это?

Положим, мы желаем решить тактический вопрос о том, следует ли предпочитать для морского сражения тихую погоду или бурную. Обратимся к истории. Нельсон, экипажи которого были продолжительными плаваниями закалены в штормах, предпочитал тем не менее для сражения тихую погоду, ибо у прежних орудий не было даже прицелов, их наводили по телу орудия, сообщение же огня заряду было столь несовершенно, что вызывало разнообразие в скорости производства самых выстрелов. Поэтому стрельба на качке была до крайности гадательная. Кроме того, в свежий ветер атакующему было трудно держаться поблизости своего противника и приходилось, следовательно, стрелять с больших расстояний. По этим причинам Нельсон предпочитал сражение в тихий ветер, считая, что при бурной погоде решительного боя быть не может, а нерешительный начинать не стоит.

Взгляд Нельсона подтверждается многочисленными историческими примерами, следовательно, если основываться на исторических примерах, то надо и теперь сражения в бурную погоду признать невыгодными; между тем при современных

кораблях условия немного иные, а отсюда является и иное тактическое правило. Артиллерия, хотя и усовершенствовалась, но на качке и теперь попадать трудно. Держаться же на желаемом расстоянии теперь, при машинах, возможно. На качке у броненосца оголяется небронированный борт, а поэтому броненосец теряет часть своих преимуществ. Мины на волнении будут итти хуже, чем без волнения, но все же на близком расстоянии будет возможно рассчитывать на попадание мины. Отсюда выходит, что сражения в бурную погоду могут быть очень решительными, и малое судно, сильное минным вооружением, должно в бурную погоду желать боя с большим броненосцем. Если броненосец качается, то почти нет шансов попасть из его пушек в минное судно, тогда как, наоборот, минное судно может попасть миной в большое. Отсюда выходит тактическое положение, что в бурную погоду малому судну выгодно атаковать большое, и отряду, состоящему из малых судов, полезно искать сражения с эскадрой, состоящей из больших кораблей.

Разберем другой вопрос о том, с какой дистанции надо открывать огонь. Прежние флотоводцы не разрешали открывать огонь, пока корабли не сблизились на пистолетный выстрел. По регламенту Петра Великого, капитану, открывшему огонь за пределами досягаемости его ядер, назначалась смертная казнь. Косвенно это означало: не торопись открывать огонь. Причин к этому было много, и главнейшие из них заключались в несовершенстве артиллерии и в неудобстве управления парусами кораблей, когда люди у пушек. Теперь для управления движениями корабля служат совсем не те люди, которые у пушек, и пушки значительно усовершенствовались как в отношении к заряжанию, так и в отношении к меткости. Сближение на пистолетный выстрел делает бой минным, что для большого судна невыгодно, а потому старое правило предпочтительности боя на близкой дистанции теперь нельзя принять безусловно. В некоторых случаях и для некоторых судов выгодно начинать стрельбу с дальнего расстояния.

По отношению к строю с введением таранов тактики рекомендовали фронт или клин. Это было как бы подражание строю, в котором дрались римские корабли, имевшие таран, но в то время не было пушек, а теперь есть пушки, откуда, приняв фронт, полного подобия все же не получили.

В настоящее время господствует мнение, что лучший боевой строй есть кильватер. Могут сказать, что мы вернулись теперь к строю кильватера, который имеет за собой историческое прошлое; но если мы вернулись к этому строю, так не потому, что во время периода великих войн он был господствующим, а потому, что по здравому смыслу строй этот более всего подходит к теперешним судам.

Историю, разумеется, надо изучать, но в ней надо учиться тому, как люди настойчиво преследовали свою цель и как обстановка может представлять бесчисленное множество комбинаций. История также учит, что военное и морское дело крайне сложное и что, усвоив себе все важнейшие принципы, человек еще не сделался сведущим военным моряком; надо напрактиковать свою голову к распознаванию обстановки, ибо на войне, как говорит Наполеон, обстановка повелевает, и ее-то и разнообразие в ней и надо изучать по истории.

Позволю себе еще коснуться замечания, высказанного в одной из статей в военном журнале о том, что я ничего не говорил о тыле и базе. Коренное отличие армии сухопутной от армии морской, т. е. эскадры, заключается в том, что у армии сухопутной есть слабая сторона — тыл, а у эскадры его нет [1]. Тыл армии состоит из обозов, поддерживающих питание армии от ее базы. Если неприятель обойдет армию и окажется в ее тылу, то армия будет в очень затруднительном положении. Обоз корабля находится в его трюме, и боевая эскадра тыла не имеет, так что откуда бы неприятель ни подошел, боевая эскадра его может встретить одинаково. Тылом эскадры можно назвать море, служащее ему для сообщения со своей базой. Для эскадры, действующей, например, в Корейском проливе, тылом можно признать Японское море, отделяющее эскадру от Владивостока. Это будет тыл стратегический, т. е. тыл театра войны, а не поля сражения. Чтобы прикрыть этот тыл и обеспечить сообщение эскадры со своей базой, надо владеть морем. Вопрос этот, равно как и вопрос о питании эскадры, относится к стратегии, а потому я его не коснулся в своих рассуждениях, хотя, может быть,

---

[1] Утверждение возможно правильное для эпохи парусного флота, когда корабли по полугоду могли оставаться в море, и не отвечающее условиям флотов нашего времени, когда зависимость кораблей от базы является весьма значительной. Автор в дальнейшем и сам приходит к этому. *Прим. ред.*

для людей, мало сведущих в морском деле, надо было бы дать некоторое толкование, почему именно в рассуждениях по морской тактике я не говорю о тыле и базе.

Заслуживает внимания также принципиальный вопрос, оспариваемый некоторыми: должна ли тактика, как я утверждаю, стремиться к тому, чтобы «указать способы, как выиграть сражение». Для меня совершенно ясно, что тактика пишется не для тактики, а для дела, и что в бою только одно дело и есть — разбить неприятеля. Тактика должна дать указания, как это сделать. Тактика не может быть так совершенна, чтобы она давала на все случаи точные указания, но она может дать много полезных советов, а где и этого нельзя сделать, она ограничивается исследованиями, предоставляя каждому в зависимости от обстановки выбрать решение. Во всяком же случае все, что в тактике говорится прямо или косвенно, есть указание, как выиграть сражение.

От решения этого основного вопроса зависит многое другое. Раз мы признаем, что тактика есть «наука о бое» и что ее цель указать средства к тому, чтобы выиграть сражение, то мы должны считать, что все, что служит средством для выиграния сражения и не вошло в другие науки, относится к тактике. Например, тактика теперь касается вопроса «о нравственном элементе», хотя это предмет совсем особый. Если когда-нибудь создастся особая наука «военная психология», то в ней будет специально разбираться вопрос о нравственном элементе, и тогда тактика может не вдаваться в детали этого дела, а лишь брать окончательные выводы «военной психологии». По отношению к флоту можно сказать, что теперь эволюции и сигналопроизводство разбираются в тактике только потому, что эти два особых дела не выделились в особую науку или не вошли в морские науки, уже существующие. Способы уничтожения телеграфных кабелей я отнес к тактике только потому, что это еще не входит в курс морской практики и т. д.

В своих «Рассуждениях» я, приводя мнения авторитетов о значении нравственного элемента в армии, говорю, что во флоте элемент этот имеет еще большее значение, чем в армии. Положение это также вызвало замечание сухопутного писателя. Я должен оговориться, что не хотел сказать, что в сухопутном бою нравственный элемент имеет малое значение. Я ставлю весьма высоко взаимное уважение людей раз-

личного рода оружия и в видах пользы дела никогда не решился бы печатно доказывать, что сухопутная война не так трудна, как ее себе представляют воины сухого пути. Говорить это — значило бы стремиться подорвать уважение к войскам, а всякое желание уменьшить уважение к армии, флоту или частям их я считаю недостойным пера военного или морского писателя. Повторяю, что я не имею в виду уменьшить значение трудности войны на сухом пути, но надо иметь в виду, что дать ход машине нисколько не легче, чем дать ход своим ногам, и если для того, чтобы самому пойти вперед, надо самообладание, то и для пускания машины в ход оно необходимо.

Машинные отделения современных судов закрыты, а кочегарные на некоторых кораблях даже заперты герметично, чтобы нагнетать туда воздух для форсированной тяги. Люди, находящиеся внизу, не только не видят в чем дело, но даже не видят и света божьего, а между тем до них доносятся звуки пальбы, и они отчетливо слышат взрывы мин, даже отдаленных, от которых корпус корабля вздрагивает; они будут вечно находиться в ожидании, что в каждую минуту может последовать взрыв мины под тем тонким бортом, который отделяет их от моря, и что в несколько секунд все отделение, где они работают, будет заполнено водой. Еще более видимую опасность представляют паровые трубы и котлы с принятыми теперь ужасными давлениями. Если неприятельский снаряд перебьет паровую трубу, то едва ли кто-нибудь спасется в том отделении, в котором случится это повреждение. Случай на броненосце Brandenburg показал, что из 30 человек ни один не спасся. Надо побывать в машинном отделении современного судна на полном ходу, чтобы иметь слабое понятие о том, что это такое и какие нервы надо иметь, чтобы оставаться спокойным, когда к обыкновенным трудным условиям присоединятся опасения быть ежеминутно утопленным водой или задушенным паром. Несмотря, однако, на эти условия, чтобы корабль имел требуемый в бою полный ход, надо, чтобы все люди делали хладнокровно свое дело. Надо не забывать смазывать все части, иначе одна из них может разогреться и потребовать остановки машины; надо зорко следить за питанием каждого из котлов водой, а их на некоторых судах по 50 штук, иначе вода будет упущена, и котел взорвет; надо подбрасывать уголь и

регулировать тягу в зависимости от хода, иначе пар сяде
надо своевременно подвозить уголь из . гольных ям, а е
в час большое судно сжигает до 1000 пудов. Кроме этог
надо, чтобы все помещения были освещены, а так как масл
ные фонари гаснут даже при безвредных по дальности ра
стояния взрывах, то освещение теперь принято электрич
ское, для которого надо держать ход специальной динамом
шины и наблюдать за правильностью ее работы.

Вышеприведенное дает лишь краткое понятие о том, ч
приходится делать, чтобы двигать машины, но в бою это
недостаточно; надо еще стрелять, а это вызывает сложн
манипуляции по подаче снарядов и патронов на электрич
ских элеваторах, заряжанию и стрельбе. Расстояние до це
и самые предметы цели будут в эскадренном бою менять
весьма быстро, и для правильности стрельбы надо, чтоб
все органы, служащие для управления артиллерийским огне
для измерения и передачи расстояний, работали спокойно и
волновались, иначе стрельба может принести более вр
своим судам (которые будут ближе), чем чужим. Т
должна действовать правильно вся организация по управ
нию минной стрельбой. Прибавим к этому, что надо, что
успешно работали вентиляция всего судна, гидравлика бо
ших пушек и чтобы главнейшим образом было полное с
койствие при управлении маневрами самого корабля.

Все вышесказанное показывает, что легко сказать — да
ход машине, но не так легко это делать в боевых услови
и что для успешного действия судов в бою необходимы в
сокие нравственные качества во всех служащих. Несомнен
что и в армии требуются высокие нравственные качества,
вопрос о том, где эти качества должны быть выше — в а
мии или во флоте, есть вопрос праздный.

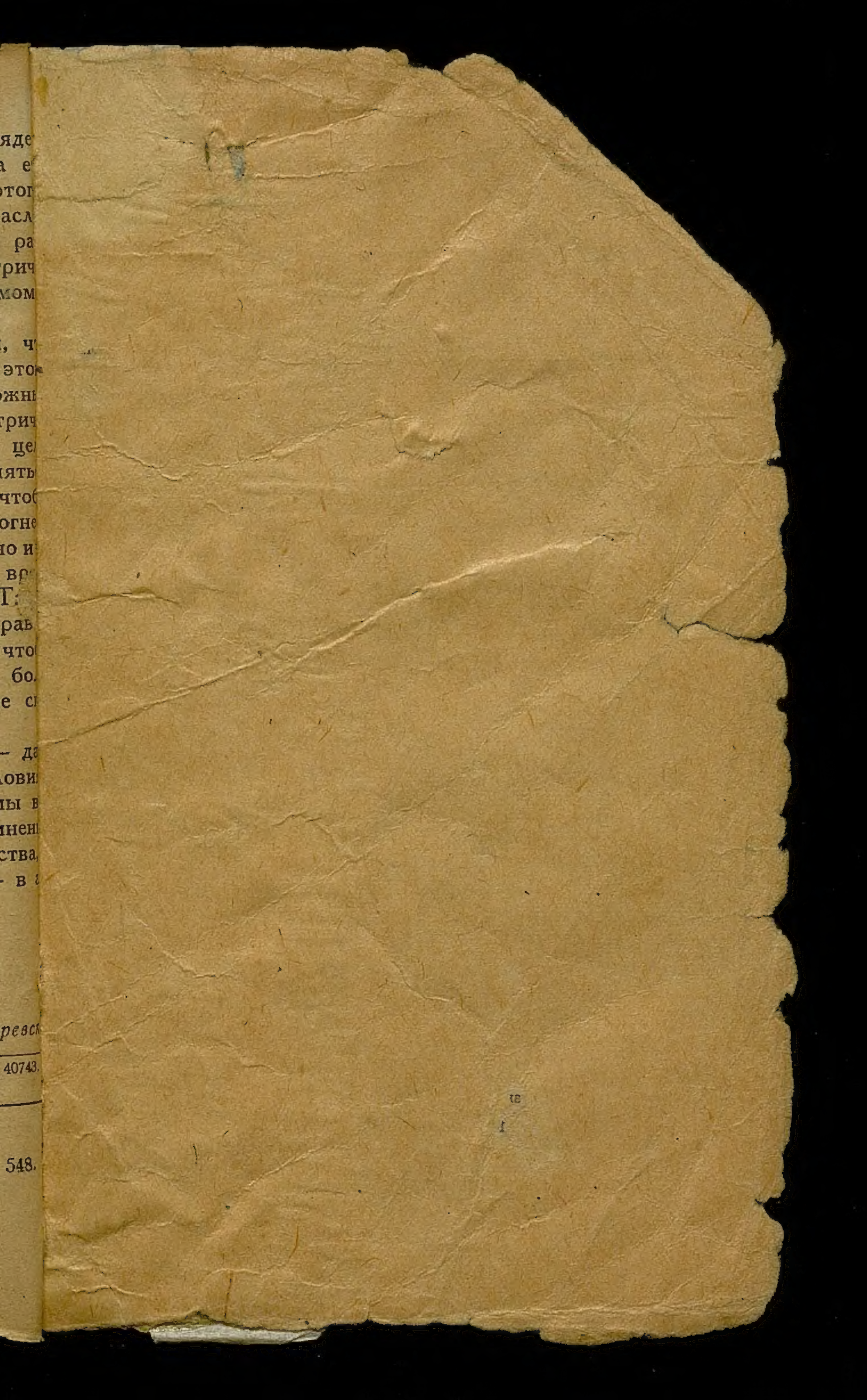
Редактор капитан I ранга *К. П. Пузыревск*

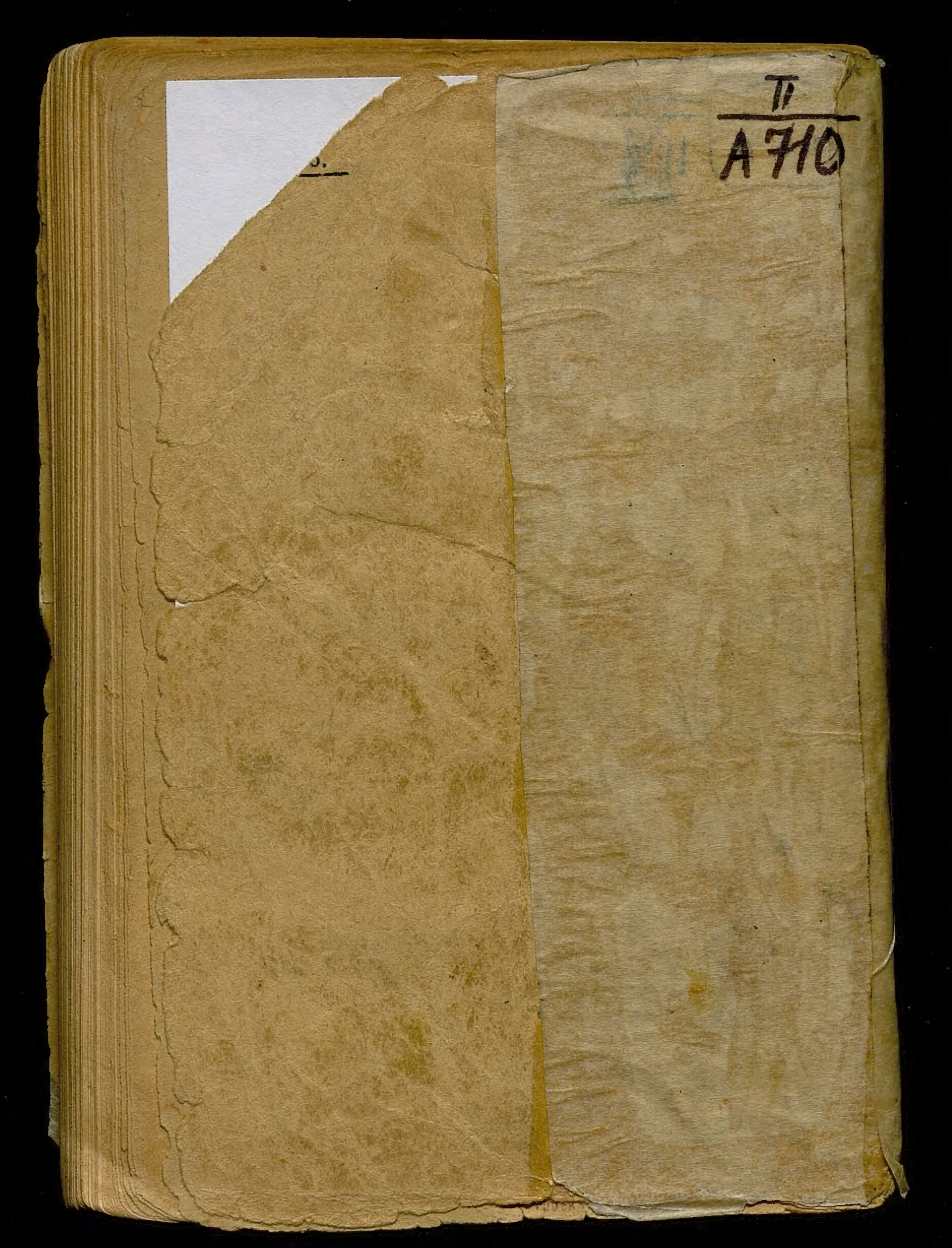
ГМ 40743.

Подписано в печать 18/XI-1943 г.
Печ. л. 16½. Печ. л. в 1 п. л. 36288

-я типо-литография УВМИ НКВМФ

Отпечатано с матриц во 2-й типо-лит. УВМИ. Зак. № 548.




A 710